

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НОВОСИБИРСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
Экономический факультет

Е. А. Соломенникова

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА

Иллюстративный материал к курсу

Разработано в рамках реализации Проекта
«Развитие сотрудничества НГУ с Хэйлунцзянским университетом (г. Харбин, КНР)
в рамках совместного Китайско-российского института (КРИ)»

Новосибирск, 2014

© Соломенникова Е. А., составитель, 2014

Структура представляемого материала

1. Понятийный аппарат международной логистики	3
2. Поточковые процессы в логистике	30
3. Посредники в логистике	44
4. Транспортная и складская логистики	51
5. Экономическое обеспечение логистики	54
6. Глобальная логистика	74
7. Международные логистические системы	84
8. Экспортно-импортные операции: подход с национальных позиций	91
9. Агент международной грузовой перевозки и логистики третьей стороны	101
10. Многонациональные логистики	140
11. Виды международных перевозок	159
12. Транспортные средства для международных перевозок	182
13. Границы эффективного применения различных видов транспорта	195
14. Инспекции и карантин товаров въезда и выезда	211
15. Международные закупки	223
16. Отдельные аспекты международной логистики	237
17. Международные логистические центры	243
Литература	251
Аннотация	256

1. Понятийный аппарат международной логистики

Любая организация может покупать товары у поставщика в одной стране, перевозить их транзитом в другую страну потребителю или даже через несколько стран, при этом зарабатывая прибыль на продажах заказчику. Организации не связаны ни региональными, ни национальными границами, они ищут по всему земному шару оптимальные варианты выполнения своих операций: совершенные коммуникации, транспорт, финансовые схемы, торговые соглашения.

Поэтому международная логистика перемещает материальные потоки (сырье, материалы, готовую продукцию) с использованием более длинных и сложных цепей поставок и выполнения своих заказов.

Любая организация может покупать товары у поставщика в одной стране, перевозить их транзитом в другую страну потребителю или даже через несколько стран, при этом зарабатывая прибыль на продажах заказчику. Организации не связаны ни региональными, ни национальными границами, они ищут по всему земному шару оптимальные варианты выполнения своих операций: совершенные коммуникации, транспорт, финансовые схемы, торговые соглашения.

Поэтому международная логистика перемещает материальные потоки (сырье, материалы, готовую продукцию) с использованием более длинных и сложных цепей поставок и выполнения своих заказов..

Логистика становится международной тогда, когда цепь поставок пересекает одну или несколько национальных границ, т.е. материальный поток движется от поставщика, расположенного в одной стране к потребителю в другой стране, пересекая одну или несколько национальных границ. Аналогичная картина наблюдается и при движении информационного и финансового потоков.

Сложность международной логистики по сравнению с национальной выражается в большей сложности.

Это обусловлено большей неопределенностью из-за увеличения расстояний, спроса, разнообразия правил регулирования и документации, протяженной логистической цепи и т.д.

Межрегиональные различия требуют от международных логистиков многообразных дополнительных навыков и опыта.

Логистическая работа в рамках международного маркетинга более сложна. Это вызвано страновыми различиями сбытовых сетей и маркетинговых сред. Практически невозможно воспользоваться однотипными схемами.

Конкурентные преимущества, максимальная экономия на значительных масштабах производства, стандартизации сбыта в мировом диапазоне - все это требует координации принципов глобальной логистики, чтобы они учитывали не только особенности отдельных стран, но и общие подходы к построению схем движения материального потока [45].

Физическое перемещение материального потока через страновые границы и организация перевозок на большие расстояния из одной страны связаны с проблемами в организации логистики.

Некоторые из этих проблем вызваны общением на разных языках и специфическим национальным спросом потребителей. Экономические проблемы возникают в области тарификации и национальных местных налогов, так как каждая страна имеет свое национальное законодательство, инфраструктуру, экономику, климат и другие факторы, которые оказывают сильное влияние на эффективность не только национального, но и международного бизнеса.

Отличия международной логистики от национальной логистики:

- международная торговля обычно связана с более крупными объемами заказов, что позволяет компенсировать более высокие затраты на перевозку;
- для международных рынков характерна большая степень неопределенности, более широкие колебания спроса и значимость любого из этих рынков;
- у большинства организаций опыт работы в области международной логистики, меньше, чем в национальной;
- здесь больше посредников – грузовых экспедиторов и таможенных агентов;

Отличия международной логистики от национальной логистики:

- наличие посредников и большие расстояния затрудняют установление тесных рабочих отношений с конечными потребителями;
- из-за больших расстояний и различий в культуре коммуникации становятся более трудными;
- условия торговли меняются, в отдельных случаях могут стать вообще неизвестными;
- финансовые отношения могут быть менее определенными;
- документация является более сложной [45, с. 487].

Уотерс Доналд в книге «Логистика: Управление цепью поставок»

рассматривает самую простую транзакцию, «когда организация покупает продукцию в одной стране и договаривается, чтобы ее доставили в другую страну. Какие осложнения могут здесь возникнуть. Нельзя просто послать сотрудника в другую страну, чтобы он забрал эту продукцию и привез ее. Кроме того, в транзакцию включаются международные банки, которые участвуют в решении финансовых проблем и обмене валют, надо учесть правительственные регулирования по экспорту в одной стране и по импорту в другой, провести таможенную очистку продукции и заплатить налоги, осуществить транспортные операции в обеих странах и трансфер продукции между перевозчиками и через границы, сделать перевод документов, составленных на разных языках, привлечь юристов к проверке контрактов и условий сделки и т.д.» [45, с. 487].

Международные цепи поставок требуют эффективных информационных систем, так как дальность ее передачи и интернациональный характер могут вызывать ошибки, то достоверность информационных потоков падает.

Большинство транспортно-экспедиционных фирм предоставляют информацию о месте нахождения груза и его продвижении. Если возникают проблемы, например, с задержкой груза в пути или на границе, то и поставщик и заказчик желают знать причину этого, чтобы принять управленческое решение для разрешения выясненных проблем. Часто предоставленная информация носит искаженный характер, в первую очередь связанный с языковыми барьерами. Дополнительный вклад в эту проблему могут вносить и компании-посредники, если их каждое структурное подразделение занимается строго своими функциями без общей координации.

Противодействующий фактор: ускоряющиеся разработки мобильных коммуникационных систем и электронные обмены информационными данными позволяют делать более достоверными потоки информации.

Международная логистика может столкнуться с рядом проблем, которые вызываются различиями в национальных условиях осуществления перевозок.

Ликвидация таких барьеров проводится разными мероприятиями.

Среди них: административные согласования, создание совместных предприятий или таможенных союзов.

Основные проблемы международной логистики [45, с. 490]

Основная проблема	Доля ответов экспортеров, %
Документация на экспорт	23
Затраты на перевозку	20
Высокие пошлины на импорт	17
Невозможность отыскать знающих представителей в другой стране	16
Задержки в передаче денежных средств	13
Колебания стоимости валют	12
Языковой барьер	10
Трудности с обслуживанием продукции	10

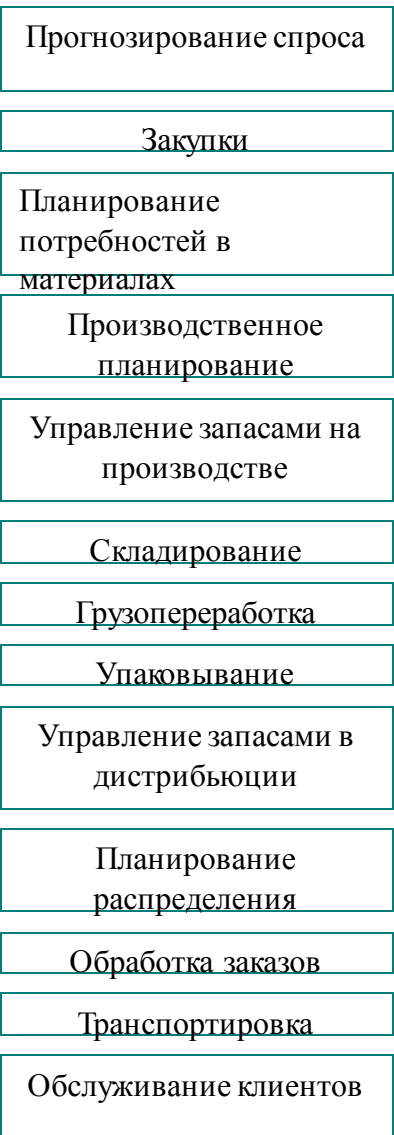
Одна из последних тенденций связана с *передачей функций контроля над распределением готовой продукции от производственных фирм к специализированным фирмам.*

Внешние агенты вызывают существенные изменения в организации движения материального потока.

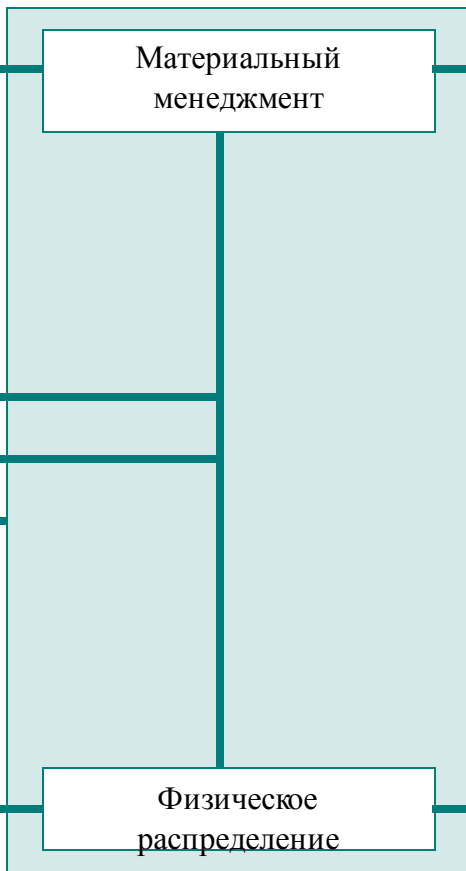
Использование третьего участника или логистика по контракту – это привлечение самостоятельной оптовой фирмы для выполнения ею всех или части функций компании по распределению продукции, например, транспортировку, хранение, управление запасами и создание информационных систем логистики.

Эволюция логистики [14, с. 21]

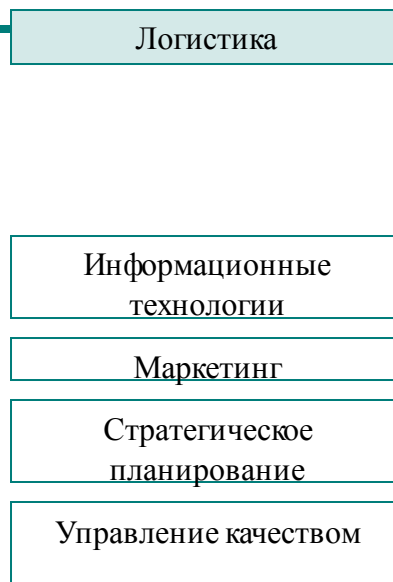
1950-е-1960-е годы



1980-е годы



1990-е годы



2000-е годы



Фрагментаризация

Становление

Развитие

Интеграция

Для продвижения логистической интеграции используются интегрированные корпоративные информационные системы (КИС) поддержки бизнеса MRP II, ERP, ERP II, CSRP, APS и программные модули «Интегрированная логистика», «Customer Relationships Management (CRM) — Управление взаимоотношениями с потребителями», «Supplier Relationships Management (SRM) — Управление взаимоотношениями с поставщиками» и др.

Эти КИС внедряют сквозное управление логистической деятельностью в реальном масштабе времени, информационно связывают контрагентов бизнеса и ведут постоянный мониторинг ключевых показателей эффективности логистики в цепях поставок.

Изменения в транспортном законодательстве ряда стран создали благоприятные политические условия для развития транспортного сервиса в логистике.

Это послужило сильным стимулом развития интегрированной логистики, создания крупных транспортно-логистических систем и внедрения новых логистических технологий транспортировки грузов (интер-, мультимодальные и терминальные грузовые перевозки, перевозки «от двери до двери» и т.п.).

Парадигмы логистики

Парадигма – исходная концептуальная схема, модель постановки проблем и их решения, методов исследования, господствующих в течение определенного исторического периода в научном обществе.

Смена парадигм в логистике

В историческом ракурсе развития логистики выделяют три парадигмы:

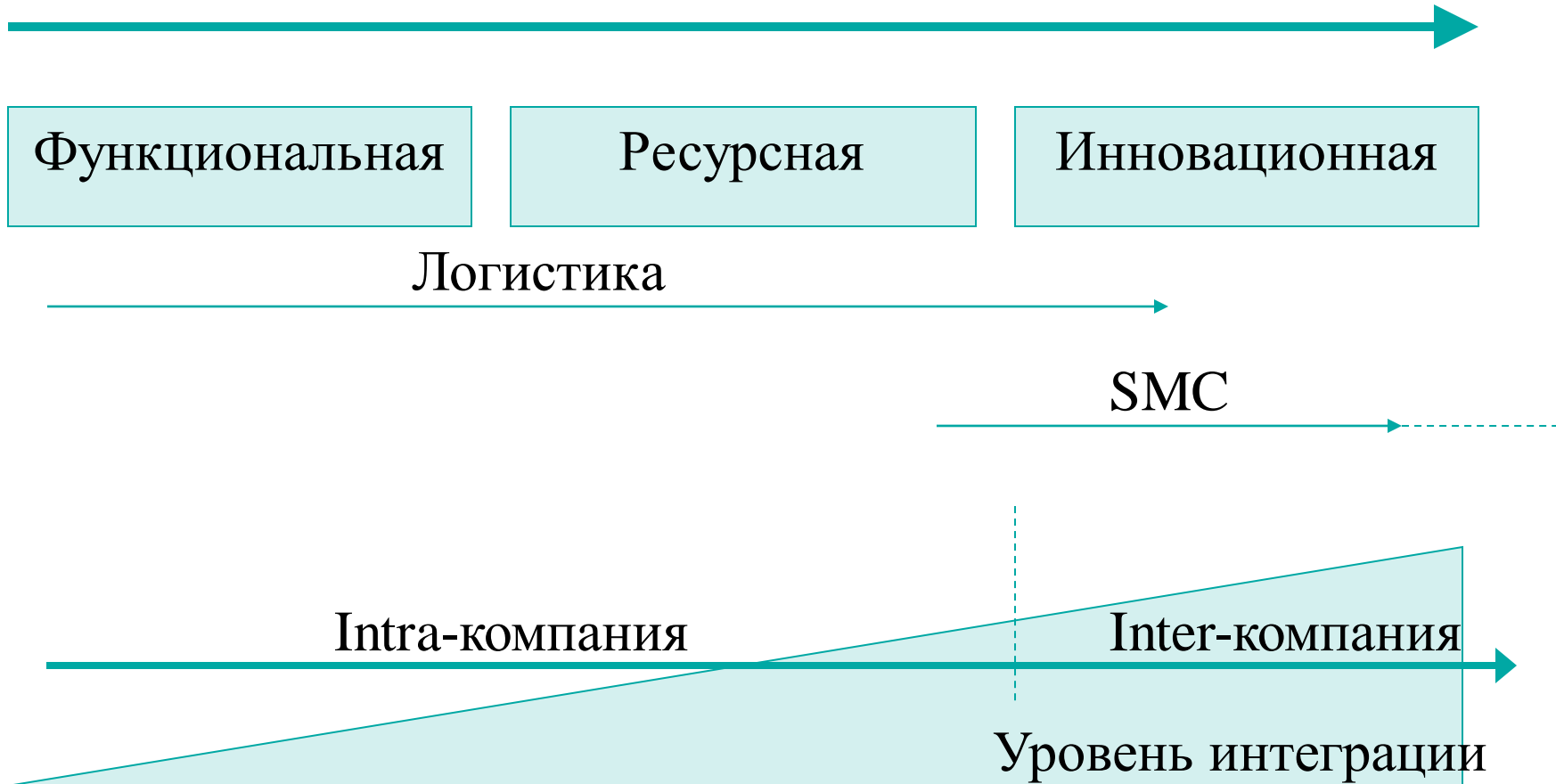
- функциональная,
- ресурсная,
- инновационная [14].

Смена парадигм в эволюции логистики и управления цепями поставок [14, с. 35]

1970-е годы

1980-1990-е годы

2000-е годы



Функциональную парадигму связывают с тем, что в течение определенного периода времени (примерно с 1960 по 1985 гг.) за логистикой постепенно закреплялись такие операционные виды деятельности, как транспортировка, складирование, грузопереработка, таможенное оформление и страхование грузов и т.п. Это привело к необходимости создания компаниями собственной инфраструктуры или привлечения к выполнению этой деятельности логистических посредников, в качестве которых выступали перевозчики, экспедиторы, таможенные брокеры, склады общего пользования, грузовые терминалы, страховые компании и т.д.

Такие функции как перевозка грузов, складское хранение и комплектация заказа клиенту, отгрузка и т.п. — в международной практике постепенно стали относиться к логистическим, а для их выполнения создавались логистические подразделения (отделы, службы, дирекции) в самой компании или привлекались контрагенты — логистические посредники.

Основные задачи службы логистики были связаны как со своими собственными подразделениями (например, производственных цехов, собственных магазинов), так и с внешними клиентами.

Они сконцентрировались на поиске оптимальных решений, минимизирующих затраты на перевозку, погрузку-разгрузку транспортных средств, хранение продукции, комплектацию заказов, грузопереработку на складах разного уровня и назначения.

Понимание компромиссов по затратам и необходимости координации логистической деятельности в цепи поставок привело в середине 90-х г. XX в. к появлению в бизнесе принципа «общих затрат» и ресурсной парадигмы логистики. Период распространения ресурсной парадигмы логистики в мире охватывает 1980—2000 г., продолжаясь во многих странах и организациях бизнеса и по настоящее время.

Ресурсная парадигма - это концепция «общих затрат», согласно которой затраты на логистику и связанные с ней виды деятельности необходимо суммировать в логистической системе (цепи поставок) компании. Эта сумма признается измерителем эффективности использования ресурсов.

Ресурсная парадигма логистики также характеризуется такими факторами, как расширение использования компаниями логистического аутсорсинга, передача службе логистики управления запасами и развитие межфункциональной логистической координации.

Основной идеей инновационной парадигмы логистики является оптимизация добавленной ценности в цепи поставок.

Эта концепция рассматривает логистический процесс в качестве единого целого в цепочке поставок с целью эффективного достижения целей бизнеса.

Каждая фирма – это звено в цепи поставок, которое связано потоковыми процессами с другими такими же фирмами-звеньями этой же цепи поставок.

На рубеже XX и XXI вв. в рамках *интегральной парадигмы логистики* возникла **новая идеология управления логистическими процессами и бизнесом в целом — Supply Chain Management (SCM) — управление цепями поставок.**

«Collaborate to compete» — **«взаимодействовать, чтобы конкурировать»** — именно этот принцип является одним из основополагающих для успешного ведения бизнеса на современных динамичных рынках. Управление цепями поставок вызывает существенные изменения в организации и управлении бизнесом. Эти изменения связывают с появлением новых форм конкурентной борьбы, основанных на стратегическом взаимодействии контрагентов цепей поставок [40].

Концепция SCM базируется на принципах взаимодействия, синхронизации основных бизнес-процессов и моделей планирования и управления на основе единых информационных каналов с поставщиками и клиентами по всей цепи поставок.

Термин «Supply Chain Management» был предложен компанией «i2 Technologies» и компанией «Артур Андерсен» в начале 1980-х годов.

Управление цепями поставок — это интеграция ключевых бизнес-процессов (в основном логистических) от поставщиков товаров, услуг и информации до конечного пользователя, которая добавляет ценность для потребителей и других заинтересованных лиц.

SCM-концепция – это интегрированная логистика, которая осуществляется за пределами фокусной компании цепи поставок и включает потребителей и поставщиков.

Логистические бизнес-процессы в ней направлены на решение задач интегрированного управления снабжением, производством, распределением и координации логистики фирмы с поставщиками ресурсов, потребителями и логистическими посредниками.

С учетом SCM-концепции в 1998 году было уточнено определение логистики: «**ЛОГИСТИКА** является частью процесса управления цепями поставок и представляет собой планирование, выполнение и контроль эффективности потока запасов продукции, сервиса и связанной информации от точки зарождения до точки потребления в соответствии с требованиями потребителей» [14].

Интеграция мировой экономики и глобализация бизнеса привели к созданию международных логистических систем и глобальных цепей поставок.

Транснациональные корпорации стали производить продукцию для потребителей из любой страны и перемещать производство в те страны, где наиболее дешевые сырье, компоненты, трудовые ресурсы.

Это привело к ликвидации многих барьеров:

традиционных национальных, торговых, таможенных, транспортных, что позволило поднять международную логистическую координацию и выдвинуть новые дополнительные требования к логистическому менеджменту, а также ускоренному росту числа логистических компаний, оказывающих клиентам комплексные логистические услуги.

В конце XX — начале XXI в. появился **новый тип компаний-посредников — 4PL-провайдеры** (системные интеграторы цепей поставок).

Основными их функциями стали разработка логистических проектов по заказам компаний, формирование и управление интегрированными цепями поставок. Эти посредники пользовались большим спросом со стороны разных компаний. Так стали использовать стратегию логистического аутсорсинга.

В это же время появились межнациональные логистические центры физического распределения товарных потоков и логистической инфраструктуры и межнациональные коммуникационные информационно-компьютерные системы.

2. Потокковые процессы в логистике

Материальный поток можно определить, как находящиеся в состоянии движения МР, НП и ГП, к которым применяются виды логистической деятельности, связанные с физическим перемещением в пространстве: погрузка, разгрузка, затаривание, перевозка, сортировка, консолидация, разукрупнение и т.п.

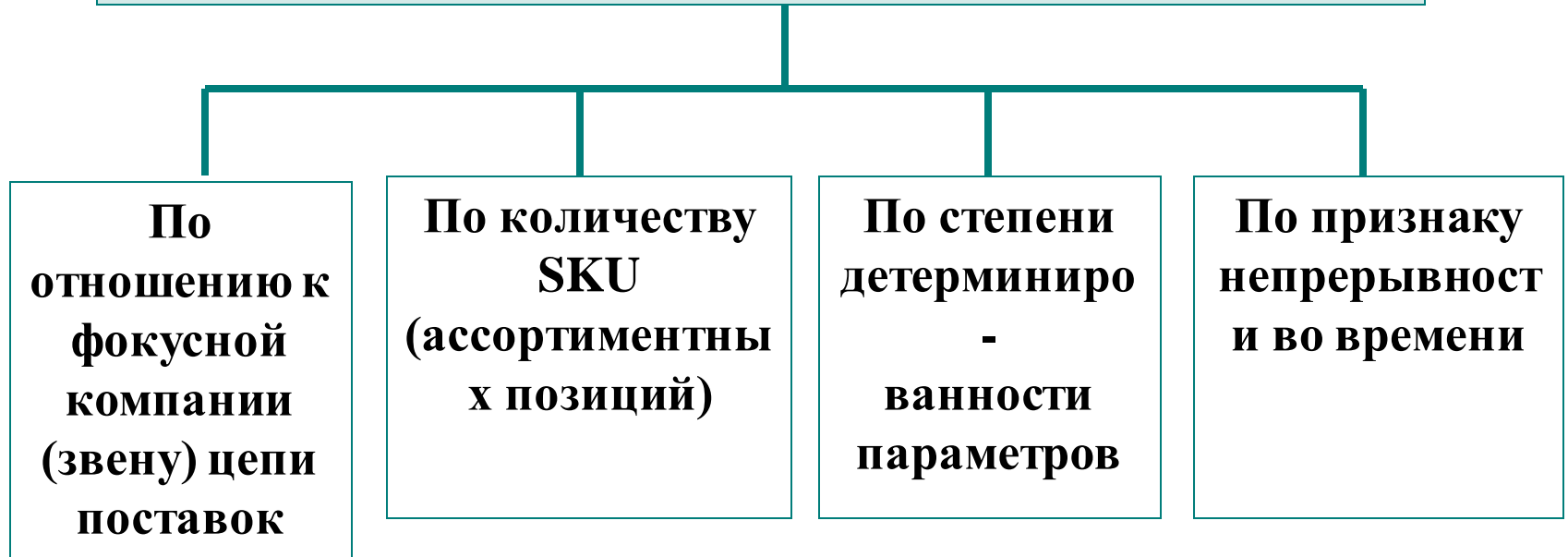
Если продукция не находится в состоянии движения, то она переходит в **запас**. Поэтому материальный поток, рассматриваемый в определенном временном сечении, является запасом МР, НП или ГП.

Каждый материальный поток сопровождают соответствующие информационные и денежные потоки.

Параметры материальных потоков :

- номенклатура, ассортимент и количество (объем) продукции;
- габаритные характеристики (объем, площадь, линейные размеры);
- весовые характеристики (общая масса, масса брутто, масса нетто);
- физико-химические характеристики груза;
- характеристики тары (упаковки);
- условия договоров купли-продажи (передачи в собственность, поставки);
- условия транспортировки и страхования грузов;
- финансовые (ценовые, стоимостные) характеристики и др. [9].

Признаки классификации материальных потоков



- Входящие (inbound)

- Выходящие (outbound)

- Внутренние (internal)

- Однопродуктовые

- Многопродуктовые

- Детерминированные

- Стохастические

- Непрерывные

- Дискретные

Источник: [14, с.97]

С позиций логистики **финансовый поток** — это движение финансовых ресурсов (денежных средств), связанных с материальными и/или информационными потоками в рамках ЛС компании или цепи поставок в целом.

Финансовый поток движется в противоположном направлении материальному потоку.

Во времени и пространстве информационные и финансовые потоки могут не совпадать с материальными потоками.

Классификация финансовых потоков в логистической системе [14,с. 107]

Виды финансовых потоков в логистической системе

По назначению

Инвестиционные

Закупочные

По воспроизводству рабочей силы

Возникающие в процессе продажи и послепродажного обслуживания товаров

Производственные

По уровню достаточности объема

избыточные

оптимальные

дефицитные

По отношению к логистической системе

внутренние

внешние

По направлению движения

входящие

выходящие

По виду хозяйственных связей

вертикальные

горизонтальные

По способу авансирования стоимости

Потоки финансовых ресурсов, сопутствующие движению основных фондов предприятия

Потоки финансовых ресурсов, обусловленные движением оборотных средств предприятия

По форме расчета

Денежные (наличные)

Информационно-финансовые (безналичные)

По возможности регулирования в процессе управления ЛС

регулируемые

нерегулируемые

По непрерывности формирования в рассматриваемом периоде

регулярные

дискретные

Информационный поток (ИП) — это поток сообщений и данных в речевой, документарной (бумажной и электронной) и другой форме, сопутствующий материальному потоку и/или процессу предоставления услуг в рассматриваемой ЛС (цепи поставок) и предназначенный для реализации управленческих функций.

Классификация информационных потоков [14, с.120]



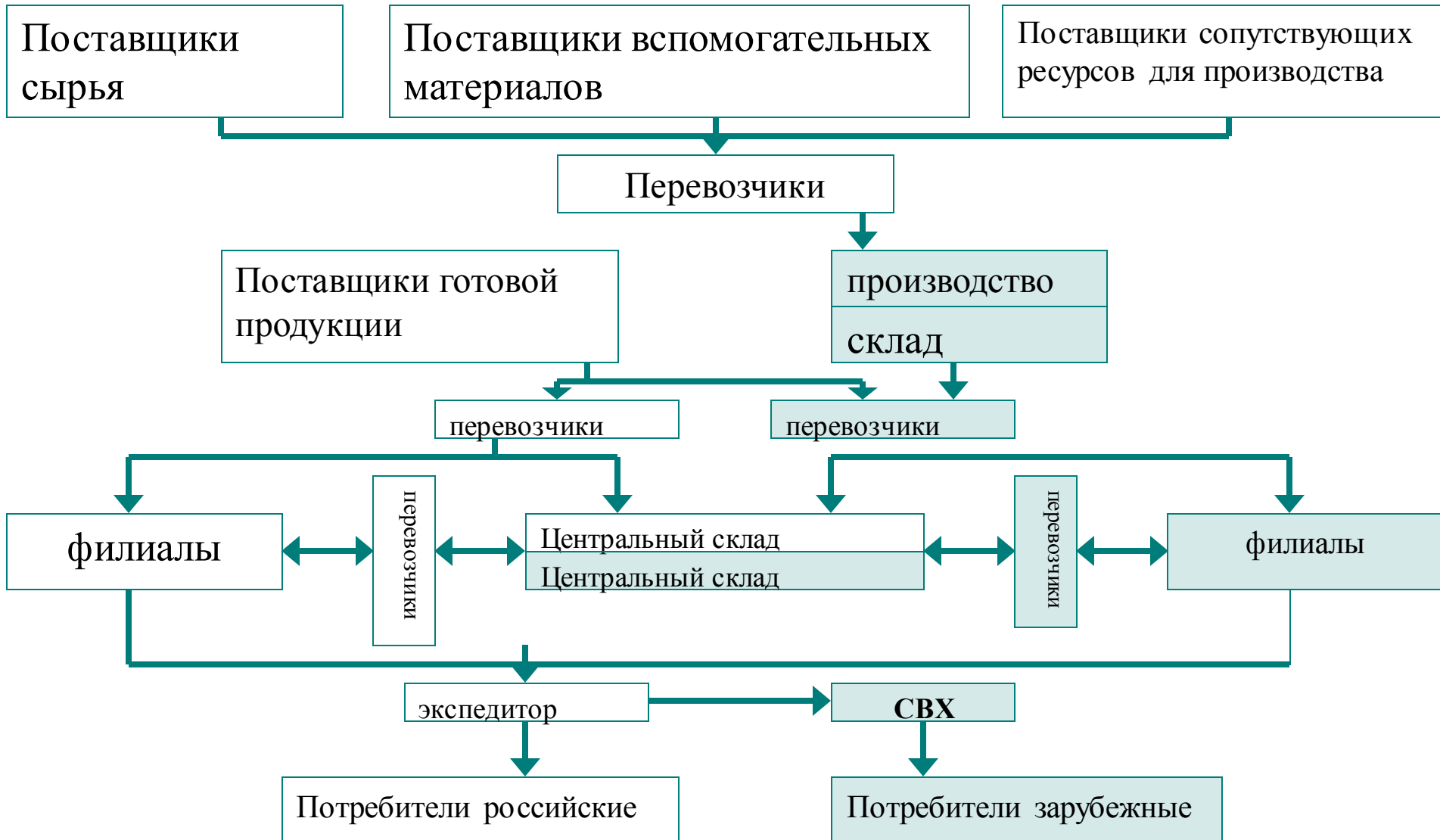
Логистический канал – это частично упорядоченное множество потребителей, поставщиков, посредников, перевозчиков, страховщиков и других лиц, участвующих в движении материального потока.

В общем случае **логистический канал** - путь между различными пунктами пролеживания материального потока и/или процедурами его физического распределения.

Таким образом, логистический канал — это сеть посредников, которые участвуют в транспортировке, хранении, грузопереработке или коммуникационных функциях, создающих материальный поток.

Примеры логистических каналов

[14, с. 160]



Логистический канал 1



Логистический канал 2

Цепь поставок определяется как последовательность событий, включающих преобразования, движение или размещение, которые добавляют стоимость.

По своей сути, **цепи поставок** — это последовательности поставщиков и потребителей: каждый потребитель в свое время становится поставщиком (для следующих по потоку звене цепи) видов деятельности или функций, и так продолжается до тех пор, готовый продукт поступит к конечному пользователю.

Поэтому можно говорить о своеобразной **«сетевой структуре цепей поставок»**, в которой каждая компания (организация или отдельное структурное подразделение) поставляют последовательно материально-товарную продукцию или услуги, добавляя определенную стоимость к товару.

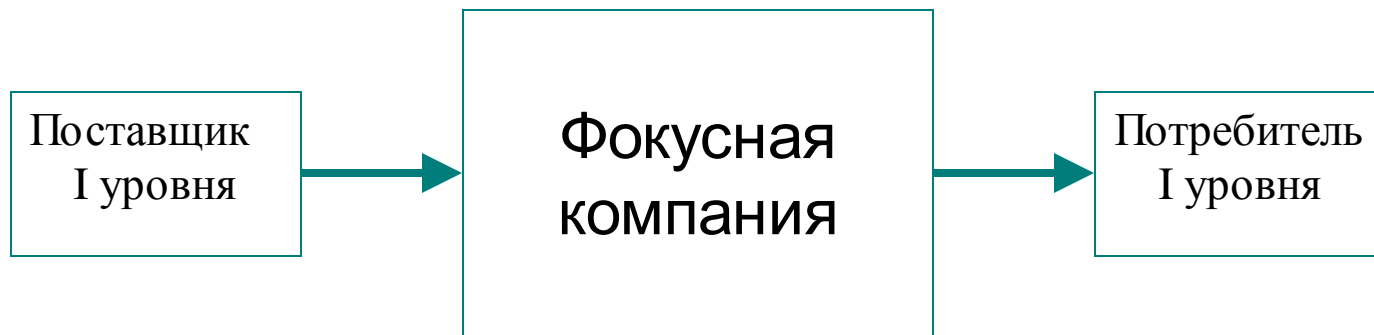
Цепь поставок — это взаимосвязанная последовательность звеньев, по которым материальный поток доставляется конечному потребителю.

Авторы учебника «Логистика» выделяют и дают обобщенный вид материальной цепи поставок, рисунки которых приведены на двух следующих слайдах

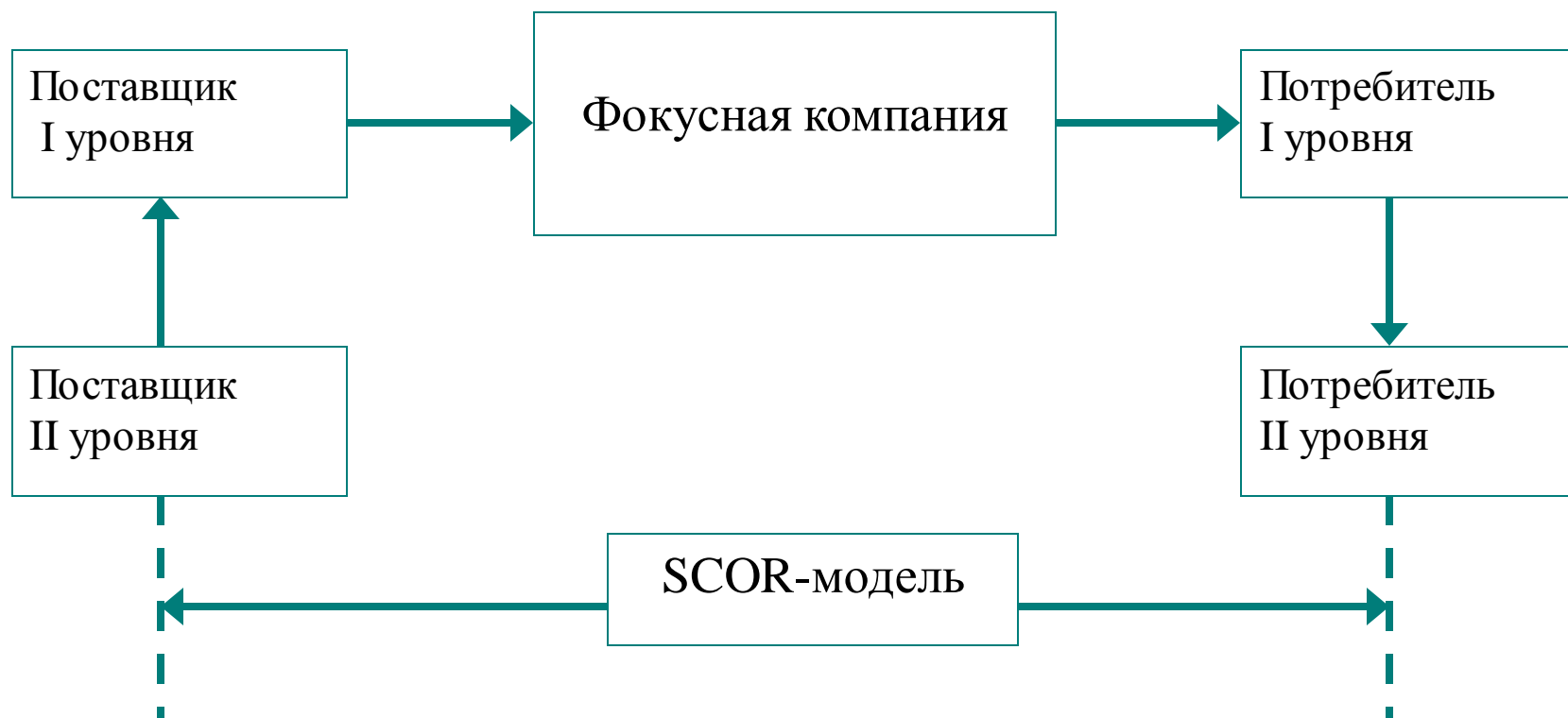
[14, с. 161-163].

Прямая цепь поставок

[14, с. 161-162]

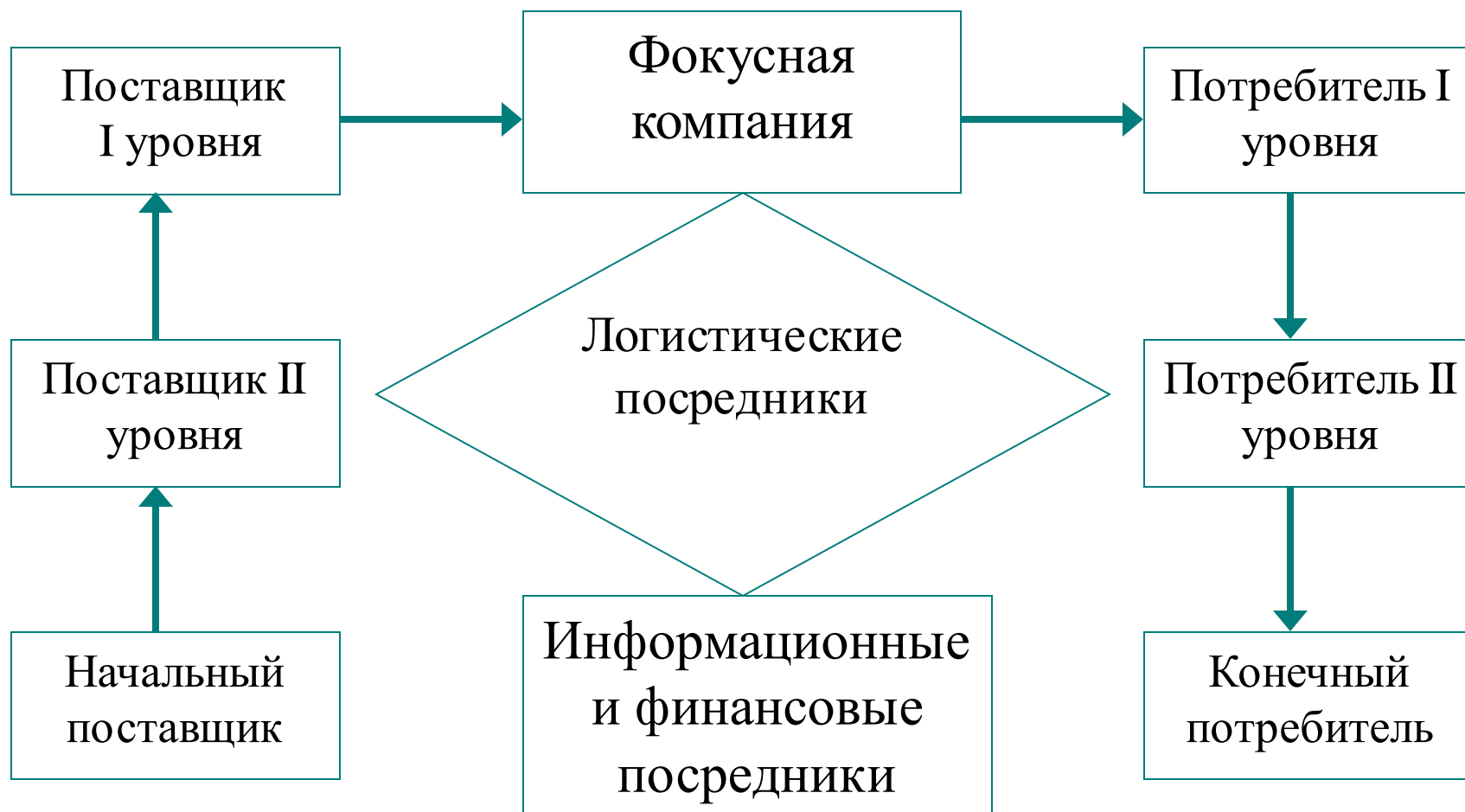


Расширенная цепь поставок



Обобщенный вид максимальной цепи поставок [14, с. 163]

Максимальная цепь поставок



3. Посредники в логистике

Для выбора канала распределения необходимо большое число посредников.

Посредники - фирмы или отдельные лица, которые принимают на себя или помогают передать кому-то другому право на конкретный товар или услугу на их пути от производителя к потребителю.

Определяющим признаком классификации посредников является их отношение к товару, является ли он собственником или нет.

В свою очередь **торговцы-собственники** и **функциональные посредники**, которые таковыми не являются, еще можно классифицировать по функциям, которые они выполняют.

Торговцы-собственники делятся на *посредников с полным набором функций* (регулярные дилеры и дистрибьюторы); *посредников с ограниченным набором функций* (поставщики отдельных партий, оптовики cash&carry и разъездные торговцы); *посредников с комбинированным набором функций* (комплектующие оптовики и полуоптовики).

В свою очередь **регулярные дилеры** делятся на эксклюзивных (авторизованных); когда товар приобретается по договору поставки; тех, которые ближе других находятся к конечному потребителю; тех, кто имеет собственные склады, и тех, кто доставляют заказы собственным потребителям; **дистрибьюторов** делятся на тех, кто ведет операции от имени производителя; кто по договору приобретают право продажи продукции; кто находится между производителем и дилерами, и кто специализируется на отдельном сегменте рынка.

Торговцы с неполным набором функций делятся на *поставщиков отдельных партий* (занимаются транспортировкой товара, не занимаются разукрупнением партий, закупают партии в ожидании будущих заказов, не имеют собственных складов); оптовиков «cash&carry» (не занимаются доставкой товара, обслуживают мелких розничных торговцев) и *разъездных торговцев* (у которых продажа и доставка совмещены и специализация которых скоропортящаяся продукция или товары особого спроса).

Торговцы с неполным набором функций делятся на

поставщиков отдельных партий (Основная функция – транспортировка товара, не занимаются разукрупнением партий, закупают партии в ожидании будущих заказов, не держат собственных складов);

оптовиков «cash&carry» (Не занимаются доставкой товара, обслуживают мелких розничных торговцев);

разъездных торговцев (продажа и доставка совмещены, специализация на скоропортящейся продукции или товарах особого спроса)

Торговцы с комбинированными функциями делятся на

комплектующих оптовиков (закупают продукцию у мелких производителей, комплектуют укрупненные партии, действуют в основном на рынке сельскохозяйственной продукции);

полуоптовиков (действуют и как оптовые, и как розничные торговцы, причем розница может составлять большую часть их деятельности).

Розничными торговцами могут быть и регулярные дилеры.

Функциональные посредники не обладают правом собственности на товар и не несут рисков, связанных с собственностью. Они делятся на **комиссионеров** (ведут операции от своего имени, но за счет производителя; несут риск случайной порчи и гибели товара и нанимаются для конкретной сделки); **агентов** (закljučают сделки от имени принципала, бывают универсальными или генеральными и привлекаются для осуществления финансовых операций); **брокеров** (сводят контрагентов, не состоят со сторонами в договорных отношениях, не имеют дела непосредственно с товаром).

Общим является то, что все получают вознаграждение в виде процента от суммы реализации или по договоренности с комитентом / принципалом / клиентом.

4. Транспортная и складская ЛОГИСТИКИ

Транспортировка - одна из важнейших логистических функций, которая связана с перемещением продукции транспортными средствами в цепи поставок.

Транспортировка состоит из таких логистических операций и функций, как экспедирование, грузопереработка, упаковка, передача прав и собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т. п.

Основные задачи транспортной логистики

- создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей;
- совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта (в случае смешанных перевозок);
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
- выбор вида и типа транспортного средства;
- определение рациональных маршрутов доставки [5].

С помощью транспорта логистический процесс товародвижения материального потока от поставщиков через посредников до потребителей конечной продукции преобразуется в единый транспортно-производственный процесс.

Основные функции транспорта состоят в перемещении грузов и их хранении.

Перемещение грузов – это доставка товаров в место назначения дешевле и с наименьшими потерями и порчей, как можно быстрее и своевременно доставить перевозимые грузы. При этом предоставлять информацию о грузах в пути и планируемом времени доставки груза.

Хранение грузов как функция транспортировки осуществляется в нескольких случаях: когда целесообразно экономить средства на перегрузках и выгрузках (когда расходы на эти операции превышают потери от простоя загруженного подвижного состава), когда недостаточно или вообще отсутствуют склады и нужно изменить маршрут следования груза. При этом увеличивается время нахождения грузов в пути.

Виды способов перевозки [19, с. 311]

Униmodalная перевозка	Перевозка грузов одним видом транспорта одним или несколькими перевозчиками. Если участвует только один перевозчик, то он выдает собственный документ перевозки.
Интер- modalная перевозка	Перевозка грузов несколькими видами транспорта, причем один из перевозчиков <i>организует</i> всю перевозку из пункта (или порта) отправки до пункта (или порта) назначения через все промежуточные пункты (или порты).
Мульти- modalная перевозка	Оператор, организующий перевозку, берет на себя <i>ответственность</i> за всю перевозку. При этом он выдает документ мультимодальной перевозки.

<p>Сегментированная перевозка</p>	<p>Перевозчик, организующий перевозку, берет на себя ответственность только за «свою» часть. Он может выписать коносамент на интермодальную или комбинированную перевозку.</p>
<p>Комбинированная перевозка</p>	<p>Перевозка грузов в одном и том же контейнере или транспортном средстве последовательно различными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным и т.д.) с использованием сквозного документа.</p>
<p>Терминальная перевозка</p>	<p>Технологии транспортировки (особенно при мульти- и интермодальных перевозках), связанные с использованием в логистических цепях и каналах грузовых терминалов и терминальных комплексов .</p>
<p>Договор смешанной перевозки</p>	<p>Один договор на перевозку грузов, по крайней мере, двумя различными видами транспорта.</p>

Принцип транспортной логистики

Главным принципом транспортной логистики, как и логистики в целом, является **оптимизация расходов**. На транспорте она достигается при соблюдении экономии за счет масштабов грузоперевозки и дальности маршрутов.

Экономия за счет масштабов грузоперевозки связана с тем, что, чем крупнее груз (партия груза или количество), тем меньше транспортные расходы на единицу веса. Поэтому более мощные виды транспорта - железнодорожный и водный - обходятся дешевле в расчете на единицу веса перевозимого груза, чем менее мощные - автомобильный и воздушный виды транспорта.

Экономия за счет масштабов грузоперевозки возникает в силу того, что постоянная компонента транспортных расходов распределяется на весь груз, поэтому чем он больше, тем меньше удельные издержки на единицу веса [43].

Вывод

Транспортные издержки должны быть такими, чтобы совокупные логистические издержки были минимальными.

Достичь этого можно достижением баланса транспортных расходов и качества транспортного обслуживания, критериями которого в первую очередь должны быть скорость и надежность перевозки.

Надежность - постоянная частота и продолжительность перевозок, что позволяет оптимизировать уровни запасов и повышать эффективность логистики.

Складская логистика

Объектом изучения логистики складирования являются товарно-материальные ценности в процессе их складирования, грузопереработки и упаковки.

Предметом логистики складирования является комплекс операций, реализуемых в процессе хранения и преобразования материального потока в складском хозяйстве.

Целью логистики складирования является организация эффективной системы складирования.

Цель создания и функционирования склада состоит в том, чтобы принимать грузопоток с транспорта с одними параметрами (размерными, качественными и временными), его перерабатывать и накапливать и выдавать его с уже другими параметрами на другое транспортное средство или потребителю с минимальными затратами [24].

Основные понятия

Система складирования – определенным образом организованная совокупность взаимосвязанных элементов, обеспечивающих оптимальное размещение материального потока на складе и рациональное управление им.

Система коммиссионирования – комплекс операций по подготовке, отбору и сортировке товаров и их доставке в соответствии с требованиями клиента.

Грузовая единица – некоторое количество товаров, которые погружают, транспортируют, выгружают и хранят как единую массу и которые своими параметрами связывает технологические процессы на различных участках логистической цепи в единое целое [19].

Роль и место складирования в логистической системе

Складское хозяйство является одним из важнейших элементов логистической системы, который имеет место абсолютно на любом этапе движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребителя.

Перемещение потоков в логистической цепи возможно только при концентрации в определенных местах необходимых запасов, для хранения которых предназначены склады.

Основные причины использования складов в логистической системе:

- обеспечение бесперебойного процесса производства за счет создания запасов материально-технических ресурсов;
- координация и выравнивание спроса и предложения в снабжении и распределении за счет создания страховых и сезонных запасов;
- обеспечение максимального удовлетворения потребительского спроса за счет формирования ассортимента продукции;
- уменьшение логистических издержек при транспортировке за счет организации перевозок экономичными партиями;
- создание условий для поддержания активной стратегии сбыта;
- увеличение географического охвата рынков сбыта, обеспечение гибкой политики обслуживания [12].

Места хранения товаров

- **Распределительный центр** — это место хранения товаров в период их движения от места производства до оптовой или розничной торговой точки.
- **Логистический центр** — место хранения более широкого ассортимента продукции, которое может находиться на разных стадиях движения материального потока от поставщика до конечного потребителя.
- **Терминал** — складское хозяйство, расположенное в конечном или промежуточном пункте транспортной сети, организующее мультимодальные перевозки грузов с участием воздушного, автомобильного, морского транспорта [12].

5. Экономическое обеспечение ЛОГИСТИКИ

Логистические издержки – это сумма всех затрат, связанных с выполнением логистических операций, а также затраты на персонал, оборудование, помещение, складские запасы и затраты на передачу данных о заказах, запасах, поставках.

Укрупненно состав общих логистических затрат включает:

- операционные затраты на логистику;
- административно-управленческие и транзакционные затраты;
- затраты, связанные с иммобилизацией средств в запасах;
- потерянную прибыль (упущенные продажи) — «фиктивные» затраты [3].

Операционные затраты — это расходы на все виды логистических операций и функций (погрузку-разгрузку транспортных средств, перевозку, входной контроль получаемых товаров по количеству/качеству, складскую грузопереработку, хранение товаров, сортировку, маркировку, таможенное оформление, страхование грузов, ответственности перевозчика и т.п.

Административно-управленческие и транзакционные затраты - это заработная плата управленческого персонала службы логистики, затраты на поиск и обработку информации о рынке логистических услуг, затраты на поиск контрагентов, накладные и прочие расходы и т.п.

Затраты, связанные с иммобилизацией средств в запасах (альтернативные издержки), учитывают замораживание оборотного капитала компании в товарных запасах, циркулирующих в подразделениях компании или в цепи поставок в целом [3].

Упущенная прибыль характеризует эффективность принятия тех или иных логистических решений с позиций клиента. Происходит это в силу ограниченности используемых ресурсов и обычно отражают потенциальную потерю прибыли компании (или цепи поставок) от недостаточного уровня качества логистических услуг.

Например, задержка груза в пути может привести к отсутствию необходимого товарного запаса на полке магазина и к прямой потере продаж или к прерыванию производственного процесса. Нарушение стандартов качества логистического обслуживания приводит к негативным последствиям, например, к потере лояльности клиента к компании или его уход, что приведет к уменьшению объема продаж.

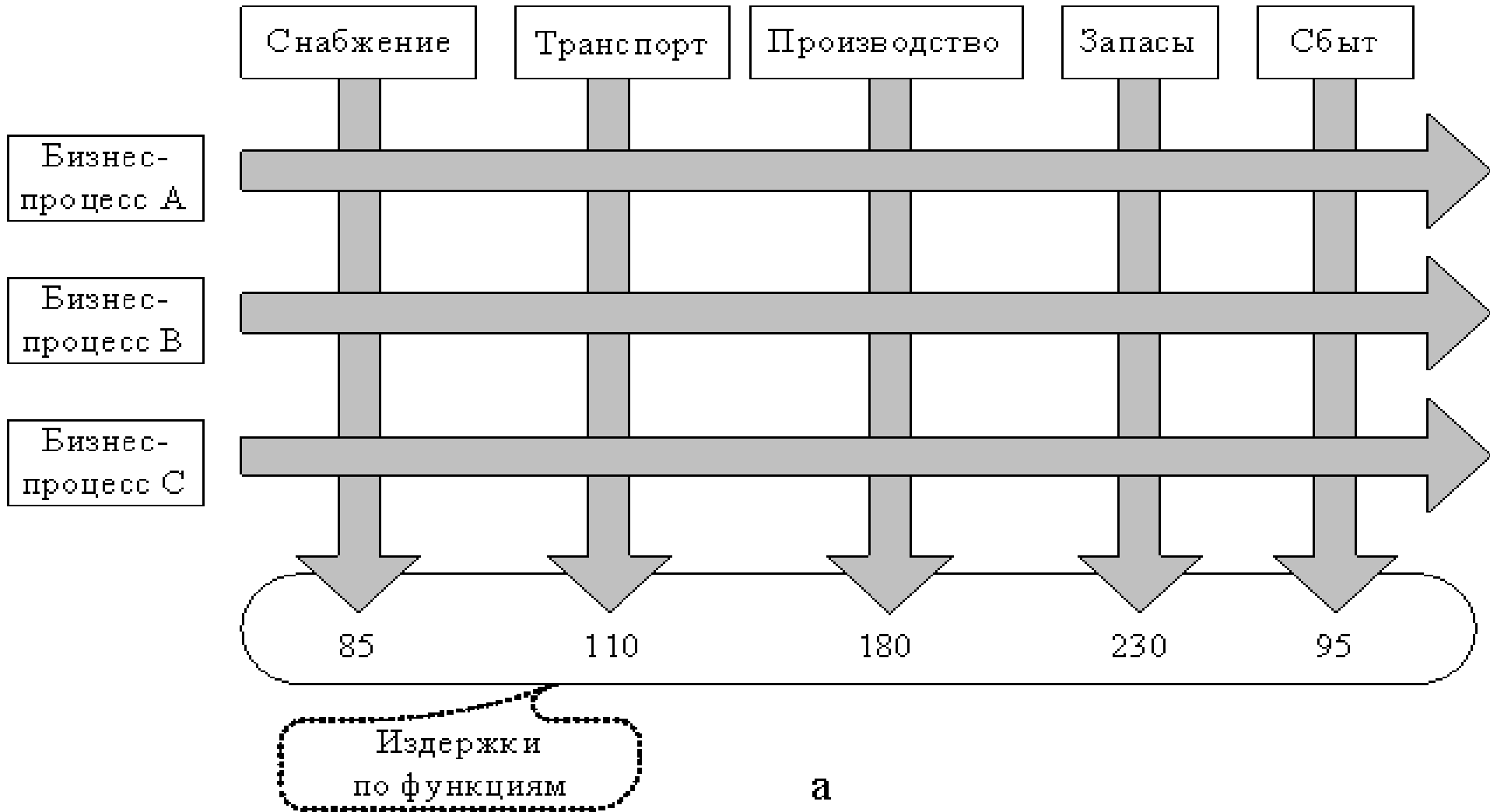
Методы оценки логистических затрат

Особенности учета издержек в логистике: Сквозной материальный поток проходит через множество различных подразделений.

Подходы к учету ЛЗ:

- традиционный подход к определению логистических издержек по функциональному признаку
- пооперационный подход к учету издержек в логистической системе - “логистическая калькуляция издержек” на основе “метода миссий” [9].

Традиционная система учета издержек по функциям



Логистическая система учета издержек по функциям



Таким образом, **специфика учета издержек в логистике** заключается:

во-первых, в **необходимости выявления всех затрат, связанных с конкретными логистическими процессами** (принцип тотальных затрат);

во-вторых, в **группировке расходов не вокруг подразделений предприятия, а вокруг работ и операций, поглощающих ресурсы.**

Главные составляющие экономического эффекта от использования логистики

Логистика позволяет:

- 1) снизить запасы на всем пути движения материального потока;
- 2) сократить время прохождения товаров по логистической цепи;
- 3) снизить транспортные расходы;
- 4) сократить затраты ручного труда и соответствующие расходы на операции с грузом.

6. Глобальная логистика

Глобальные системы транспортировки и хранения грузов в отличие от международной логистики на двусторонней основе создают экономию на объемах сделок и согласовании логистических усилий в глобальных масштабах, это приводит к повышению международных конкурентных преимуществ компании.

Перенос национальной схемы логистики на глобальный уровень считается менее эффективным: в глобальном масштабе разрабатываются новые более совершенные схемы логистики.

Развитие глобальной логистики вызвано такими факторами, как стремление к росту и выживанию в высококонкурентной среде; экономический рост в промышленно развитых странах, рост доходов и прибыли компаний; развитие новых технологий в производстве и логистике, избыточные производственные мощности; ориентация на интегрированную логистику, единую логистическую цепочку в целом и развитие деловых связей внутри маркетингового канала; межгосударственные соглашения и регионализация, развитие Европейского союза; развитие средств связи и информационных технологий; дерегулирование сферы финансов, транспорта и др. [39].

В последнее время возник новый тип внешнеэкономических организаций. Это фирмы, которые дислоцируются практически во всех странах и осуществляют торговую деятельность между любыми странами мира. Логистические проблемы, возникающие в деятельности таких фирм, изучает *глобальная логистика*.

На пути развития глобальной логистики стоят такие барьеры, как ограничения для проникновения на зарубежные рынки, недостаточность информации, специфика ценообразования, характер и правила конкурентной борьбы, а также финансовые барьеры, различия в каналах распределения. Глобальная система ориентирована на эффективное движение товаров в международный производственный комплекс, а от него во внутринациональные распределительные сети, из которых товары распространяются потребителям по всему миру. Это способ создания глобальной сети интегрированной логистики [46].

Глобальная логистическая цепочка характеризуется:

- 1) продолжительностью функционального цикла;
- 2) спецификой самих логистических операций,
- 3) развитием системной интеграции логистики,
- 4) особой ролью союзов или альянсов в современной международной логистике.

Отличие глобальной логистики от национальной

Первое отличие. Функциональные циклы в глобальной логистике отличаются по протяженности: если на внутреннем рынке они составляют 4—10 дней, то на международном — недели и месяцы. Причинами этого являются более медленная связь, особенности финансирования, упаковки, расписание транспортных средств, сроки транспортировки, таможенные процедуры и т.д. Кроме того, функциональные циклы логистики в международном масштабе отличаются большей неравномерностью, что затрудняет логистическое планирование.

Второе отличие. В отличие от национальной логистики международные логистические операции требуют:

- сопровождения товаров, инструкций и документов на разных языках;
- большего разнообразия сопутствующих товаров, которые поддерживают основные, что делает необходимым увеличение запасов;
- роста объемов документации;
- управление запасами не ограничивается владением запасами и их физическим размещением в местах хранения, а связано с индивидуальным подходом к складированию, что делает необходимым увеличение объемов запасов;
- сложных международных грузоперевозок.

Третье отличие глобальной от логистической цепочки — в необходимости ее скоординированности и системной интеграции за счет использования системы электронного обмена данными в режиме реального времени, что требует крупных капиталовложений и времени.

Поэтому немногие компании обладают интегрированными глобальными системами логистической информации.

Четвертое отличие международной и глобальной логистики продиктовано особой ролью стратегических альянсов и союзов компаний с грузоперевозчиками, поставщиками, торговыми организациями и специализированными компаниями, предоставляющими логистические услуги, что снижает риски в международной деятельности и обеспечивает высокие позиции в международной конкурентной борьбе.

Международная торговля продолжает развиваться заметными темпами. В основе этой торговли лежит понимание, что организация может покупать товары у поставщика в одной стране, использовать логистику для их перемещения, а затем продавать их с прибылью заказчику в другой стране. Более совершенные коммуникации, транспорт, финансовые схемы, торговые соглашения означают, что организации теперь ищут в пределах всего земного шара лучшие варианты для выполнения своих операций. В связи с этим международная логистика перемещает обрабатываемые материалы по все более длинным и сложным цепям поставок [11].

Логистика становится международной тогда, когда цепь поставок пересекает национальные границы.

Международная торговля не всегда приводит к созданию международных компаний, хотя в жизни эти два явления неотделимы друг от друга. Когда компания начинает работать в новой стране, она может выбрать один из вариантов своей деятельности: осуществлять контроль над новыми операциями, действуя из своей прежней штаб-квартиры и предоставляя местным структурам очень небольшую автономию или вариант при котором передается право на принятие решений.

Компания может стать по-настоящему *международной* (сохраняя штаб-квартиру в своей стране и управляя основными видами деятельности оттуда), *мультинациональной* (открыв дочерние штаб-квартиры по всему миру, чтобы каждый регион действовал в основном независимо) или *глобальной* (когда весь мир рассматривается как единый, интегрированный рынок). Различия между этими вариантами не всегда могут быть четкими, к тому же компания может выбирать и другие формы, например, работая как международная в одном регионе и как мультинациональная в другом [45, с. 497]. Глобальная логистика проявляется и тогда, когда подразделения (дочерние компании) транснациональных компаний осуществляют логистические операции между собой. Такие сделки проводятся в международных масштабах. Это вызывает такие проблемы, как языковое недопонимание между логистами разных стран, с уплатой национальных местных налогов, с национальными тарифами на ресурсы, с адаптацией производства под местные климатические условия и т.п.

7. Международные логистические системы

Эффект на организационном уровне от создания международных логистических систем

Любой компании необходима эффективная логистика независимо от того, какой бы она не являлась национальной или глобальной.

В рамках национального рынка логистика обеспечивает логистические услуги с добавленной стоимостью при этом в знакомых национальных условиях, при выходе на международный рынок добавляется чрезвычайная неопределенность, вызванная разными национальными условиями, в том числе законодательством, специфическими тарифами, таможенными требованиями и т.п.

Проблемы, с которыми сталкиваются глобальные логистические системы, существенно разнятся в зависимости от региона, где проводятся операции.

Для эффективного роста компаниям нужно добиваться экономии за счет масштабов производственной или маркетинговой деятельности, что уже требует глобальной логистики, которая сопряжена с организацией международных грузоперевозок, наличием специалистов с языковыми знаниями, поддержание хозяйственных связей в очень протяженной логистической цепи.

Международная логистическая деятельность связана с увеличением издержек, повышает неопределенность и сильно ограничивает возможности мониторинга за состоянием дел. Неопределенность возрастает из-за увеличения дальности и продолжительности грузоперевозок, а также из-за отсутствия опыта у фирм работы на внешних рынках.

Большое количество посредников и частое вмешательство государств в порядок международной логистической деятельности и защита собственных производителей приводят к ослаблению контроля и управления логистикой компаниями.

Это снижает эффективность глобальных логистических систем.

Для логистики чрезвычайно важен поток информации. Большие расстояния и неоднократное пересечение границ замедляют, а иногда и искажают информацию.

Поэтому для международной логистики важно иметь эффективные информационные системы.

Посредники, с одной стороны, помогают прохождению материальных потоков, а с другой стороны, сами могут вызывать проблемы, вмешиваясь в потоки информации.

Если несколько человек занимаются различными аспектами перемещения, бывает трудно координировать их работу или распределять между ними ответственность.

Разработки в мобильных коммуникациях или электронном обмене данными могут значительно улучшить информационные потоки.

Выгоды можно получить и при устранении торговых барьеров и упорядочении практического ведения бизнеса.

Обычно таможенные пошлины выплачиваются всякий раз, когда продукция поступает в страну. Единые таможенные пошлины отсутствуют, поэтому практически невозможно или трудно определить сумму, которую нужно заплатить, и количество всех налогов и пошлин. Тарифы не обязательно одинаковы в разных странах, так как в некоторых случаях могут быть льготные ставки. Кроме этого при пересечении границы компании должны оплачивать и другие услуги, например, составление необходимых документов и предоставление обязательной информации.

Глобальные компании рассматривают весь земной шар как единый рынок. Обычно они выпускают стандартную продукцию для отправки по всему миру, располагая предприятия там, где обеспечиваются максимальные эффективность и производительность [27].

Когда продукция пересекает несколько границ, за нее, возможно, придется платить на каждой из них, что повышает конечные цены и ограничивает торговлю. Чтобы стимулировать торговлю, многие страны не взимают пошлины на продукцию, проходящую по территории страны транзитом, поэтому пошлину платят только в месте конечной доставки. Но есть страны, где пошлины взимаются и с транзитных грузов. Часто организации, занимающиеся перевозками, пользуются таможенными складами без немедленной выплаты пошлины, что позволяет им выполнять портовые и складские операции, а пошлину выплачивают, когда продукцию забирают с таможенного склада. Это характерно для зон свободной торговли, когда в стране есть территория, где не надо выплачивать таможенных пошлин и налогов.

Эти зоны располагают большими участками для выполнения портовых и складских операций и, как правило, создаются на контейнерных терминалах [21].

Такой подход приводит к **формированию таможенных союзов**, где пошлины взимаются в пределах своих границ и **только раз, когда продукция поступает в этот союз**, и дальше продукция может перемещаться по всей территории без дополнительной оплаты.

Решения о выходе на международный рынок принимает компания сама, и это зависит от ряда факторов, от организационной стратегии до прогнозов по экономическому росту и требует оценок затрат и выполнения необходимых операций.

Часто стимулом для международных операций служит географическое и количественное расширение масштабов деятельности. Компании принимают решения, на каком уровне следует работать: национальном, интернациональном, мультинациональном или глобальном [22].

8. Экспортно-импортные операции: подход с национальных позиций

Подходы к глобальной логистике

Все виды международной деятельности с национальных позиций исчерпываются только импортно-экспортными операциями. Подразделения компании (дочерние компании) в каждой стране опираются на внутреннюю деятельность и оценивают любую сделку по ее результатам в рамках национальной экономики.

Такие фирмы обычно управляют своими подразделениями и операциями в каждой стране как самостоятельными хозяйственными единицами и оценивают их результаты (включая наращивание активов) по индивидуальным отчетам о финансовых результатах.

Такой подход сказывается на логистических решениях тройким образом.

Во-первых, выбор источников ресурсов ставится в этом случае ограничивается рамками, которые принимают форму либо прямых ограничений, либо наценки на использование. ***Прямые ограничения на использование*** обычно налагает правительство, препятствуя продаже или использованию внутри страны импортных товаров. Например, компании может быть выдвинуто условие пользоваться местными источниками сырья и материалов, даже если их цены или качество не соответствуют конкурентному уровню. ***Наценки на использование*** - это искусственно завышенные цены на продукты иностранного происхождения, устанавливаемые национальными правительствами или рынками для поддержки местных поставщиков. Прямые ограничения вместе с наценками сужают свободу компаний в выборе поставщиков.

Во-вторых, межстрановые различия усложняют планирование логистической деятельности. С одной стороны, нужно наладить равномерный товарно-материальный поток, чтобы он обеспечивал эффективную загрузку производственных мощностей, а установленные государством барьеры затрудняют выполнение этой задачи.

В-третьих, национальный подход вызывает желание распространить внутренние логистические системы и на всю международную логистику.

С одной стороны, он упрощает разработку хозяйственной политики, но заставляет сталкиваться с многочисленными исключениями из общих правил в оперативной деятельности.

Логистические менеджеры должны адаптироваться к местным условиям и особенностям трудовых отношений, когда головной офис компании не поддерживает их действия [45].

«Предприятие без гражданства»

Концепция «предприятия без гражданства» состоит в том, что компании принимают эффективные хозяйственные решения, не опираясь на национальные границы. Такие компании приобрести широкую известность и стали своими в любой стране, где они ведут операции.

Кроме того, в высшем руководстве и совете директоров такого предприятия бывают собраны представители многих национальностей, которые обладают разным опытом международных операций [27].

Особенности логистики в «предприятии без гражданства»

Первая особенность - менеджеры располагают возможностью сравнивать и оценивать альтернативные стратегии и наделены полномочиями проводить выбранную стратегию.

Логистические менеджеры должны оценивать альтернативные источники ресурсов, поставщиков логистических услуг, расположение производства и складов и потребителей. Это особенно важно для «предприятия без гражданства» для определения величины сопутствующих издержек и уровня риска, характерного для решений такого уровня деятельности и преодоления трудностей.

Вторая особенность логистики в «предприятии без гражданства» состоит в необходимости разрабатывать и внедрять гибкие системы и процедуры. Международная логистика четко учитывает местные особенности спроса, этого придерживаются и «предприятия без гражданства», но при этом они должны адаптироваться к соответствующим национальным законодательству и стандартам в области логистической деятельности.

Для облегчения приспособления к местным условиям используется концепция *склада данных*, которая имеет общий характер для удовлетворения информационных потребностей такого предприятия, но с гибким интерфейсом, чтобы отвечать требованиям пользователей на отдельных местных рынках и в различных условиях [27].

Глобальная логистика и ведение экспортно-операций приводят к ограничению ассортимента продукции, к экономии на масштабах, к ликвидации дублирования функций, к упрощению структур управления и функций проектирования продукции, к использованию стандартных процессов и т.д. Они же позволяют размещать части производственных бизнес-процессов в разных странах, перераспределяя готовую продукцию между разными регионами мира с целью удовлетворения их потребностей в продукции, оптимизируя затраты и доходы глобальных компаний [20].

Разные компании создают и используют свои цепи поставок, оптимального варианта таких цепей поставок для любой компании не существует.

Выводы:

1. Международная логистика сталкивается с многими проблемами. Одни вызываются различиями в условиях, обусловленными национальными особенностями, к ним нужно приспособиться. Другие можно преодолеть простыми административными согласованиями, третьи решаются созданием таможенных союзов.
2. Для выхода на зарубежные рынки организация может использовать разные варианты. Сама компания экспортирует свою продукцию или пользуется услугами местных дистрибьюторов. У каждого из них свои преимущества ведения логистической деятельности. Но в последнее время наблюдается тенденция к глобальным операциям на едином интегрированном рынке.
3. Существует множество возможных структур глобальных цепей поставок.

9. Агент международной грузовой перевозки и логистики третьей стороны

Агент международной грузовой перевозки и логистики третьей стороны

Вопросы организации транспортировки и физического перемещения материального потока от производителя до конечного потребителя при международном сбыте включают в себя разнообразный набор мер по обеспечению логистических операций (транспортных, складских, страховых и т.п.), которые и образуют систему товародвижения.

Транспортная логистика предполагает выбор оптимального маршрута транспортировки и осуществляет планирование, организацию рациональной доставки товаров от мест их производства или закупки до мест потребления, а также координацию транспортных вопросов со всеми другими составляющими интегрированной логистической цепи и контроль за всеми операциями, связанными с перемещением товара, обмен соответствующей документацией и информацией между перевозчиком и грузовладельцем [23].

Основные характеристики транспортной составляющей в международной торговле

- Издержки транспортировки
- Скорость транспортировки
- Бесперебойность транспортировки
- Качество транспортных услуг
- Обеспечение сохранности грузов
- Оптимальность маршрутов транспортировки

Вышеперечисленные факторы являются также критериями при выборе соответствующих транспортных средств и фирм-перевозчиков [18].

Издержки транспортировки складываются из затрат на транспорт и на складирование и хранение груза по пути следования, а также на обработку документации, сопровождающей груз.

И именно транспортная логистика направлена на минимизацию этих затрат. Но низкий тариф может стать причиной убытков по всей цепи системы сбыта, если такие низкие тарифы транспортировки достигнуты за счет низкой скорости движения и ненадежности обслуживания или если выбранный вид транспорта потребует специальной дорогостоящей упаковки.

Международная транспортная логистика опирается на предварительные маркетинговые исследования мирового транспортного рынка, рынка вспомогательных услуг и складского хозяйства, анализа международной конкурентоспособности транспортных и экспедиторских компаний.

Также нужна информация:

в области национального и международного транспортного законодательства;

в области дефицита транспортной или складской услуги;

об альтернативных вариантах маршрутов транспортировки в рамках одного вида транспорта (для этого создаются информационные базы данных по транспортным операциям).

Контракты купли-продажи опираются на базисные условия поставки «Инкотермс-2000», т.е. правила толкования торговых терминов, которые разработаны Международной торговой палатой.

«Инкотермс-2000» содержат 13 базисных условий, каждое из которых определяет свои особенности условий поставки [18, 24].

Базисные условия поставки определяют для продавца и покупателя:

- Момент перехода права собственности на товар.
- Все относящиеся к товару расходы.
- Момент перехода риска случайной гибели товара.

Базисные условия поставки определяют право собственности на товар, т.е. в чьих руках находится грузопоток — продавца или покупателя — и до какого пункта, а также кто именно несет все относящиеся к товару расходы до момента передачи перевозчику или покупателю, а также определяют момент перехода риска случайной гибели товара с продавца на покупателя [19, 25]:

EXW (Ex Works — свободно с завода) — покупатель несет все обязанности в отношении товара, принимая его с заводского склада продавца. Обязательства продавца минимальны;

FCA (Free Carner — свободно у перевозчика) — покупатель несет практически все обязанности в отношении товара, кроме подготовки его к отправке и передачи перевозчику, за что отвечает продавец;

FAS (Free Alongside Ship — свободно вдоль борта в порту отгрузки) — покупатель начинает нести ответственность с момента расположения товара вдоль борта судна, за что отвечает продавец. Судно фрахтуется покупателем;

FOB (Free on Board — свободно на борту в порту отгрузки) — покупатель начинает нести ответственность в отношении товара с момента его погрузки на борт судна и вручения ему продавцом чистого бортового коносамента. Судно фрахтуется покупателем. Риск случайной гибели на покупателя переходит в момент перехода товара через поручни судна;

CFR (Cost and Freight — стоимость и фрахт) — покупатель свободен от расходов по оплате фрахта судна, хотя обязан застраховать за свой счет товар;

CIF (Cost, Insurance and Freight — стоимость, страхование и фрахт) — в обязанности покупателя не входит страхование груза, за что, как и за фрахтование судна, по данному условию отвечает продавец. В этом случае в цену за товар входит оплата стоимости товара, стоимости страхования и стоимости фрахта;

CPT (Carriage Paid To — свободно до пункта назначения) — покупатель свободен от всех обязанностей в отношении товара до его прибытия в пункт назначения. Заключение договора перевозки, оплата провозной платы перевозчику, осуществляющему прямую или смешанную перевозку, осуществление экспортной таможенной очистки в этом случае осуществляет продавец. Риск случайной гибели переходит на покупателя в момент передачи товара первому перевозчику в пункте отправления;

CIP (Carriage and Insurance Paid To — провозная плата и страхование оплачены до пункта назначения) — данные условия аналогичны предыдущим, однако покупатель освобождается и от страхования груза;

DAF (Delivered at Frontier — поставлено на границе) — покупатель принимает на себя обязанности в отношении товара с момента поставки его продавцом в указанном месте на границе до таможенной территории другой страны и осуществление таможенных расходов по импорту товара и его выгрузке;

DES (Delivered Ex Ship — доставлено на судне в порт назначения) — покупатель принимает на себя обязательства в отношении товара, поставленного продавцом в порт назначения и расположенного на борту судна;

DEG (Delivered Ex Quay — поставлено на пристани в порту назначения с оплатой пошлины) ~ покупатель принимает на себя обязательства в отношении товара, выгруженного продавцом на пристань в порту назначения и прошедшего импортную таможенную очистку;

DDU (Delivered Duty Unpaid — поставлено в место назначения без оплаты пошлины) — покупатель принимает на себя обязательства в отношении товара, поставленного продавцом в указанное место в стране импортера и оплачивает ввозные пошлины,

DDP (Delivered Duty Paid — поставлено в место назначения с оплатой пошлины) — покупатель принимает на себя обязательства в отношении товара, поставленного продавцом в указанный пункт назначения в стране импортера и очищенного по таможенной импортной процедуре.

Особенно большое распространение в практике международной торговли имеют базисные условия FOB и CIF. При этом при расчете экспортной цены применяют условие FOB, а при расчете импортной цены применяют условие CIF.

Кроме базисных условий в транспортных контрактах определяется порядок сдачи товара продавцом перевозчику и принятие его покупателем от транспортного средства, распределение расходов на оплату погрузочно-разгрузочных работ, связанных с международной перевозкой, виды и порядок предоставления транспортной информации и документации продавцом и покупателем.

Транспортная документация также свидетельствует, что товар находится в надлежащем состоянии.

Развитие электронных средств связи позволяет использовать в международной торговле электронные виды транспортных и других документов, что в значительной степени повышает оперативность международных операций.

Компании при заключении транспортных договоров с перевозчиками оговаривают время погрузки-выгрузки товара и норму грузовых работ, порядок размещения на транспортном средстве всех видов грузов, а также порядок компенсации потерь в случае опоздания или неприбытия транспортного средства в случае простоя транспортного средства и т.д.

«Инкотермс-2000» носит индикативный, необязательный характер, но в случае его использования в контракте должна стоять специальная ссылка на этот документ.

При этом в контракт допускается внесение дополнений и изменений в толкование базисных условий, но это должно быть письменно оговорено.

Базисные условия поставки — это основа внешнеторговой сделки, которая определяют обязанности продавца и покупателя при исполнении контракта.

К транспортным вопросам относится определение транспортной специфики товара, вида транспорта, способа доставки груза определение качества, а также распределение расходов на упаковку и требований к нанесению на транспортную упаковку маркировки груза. Маркировка может быть идентификационной товарной (наименование товара, время выпуска, номер заказа и др.), отправительской (пункты отправления и назначения, наименования отправителя и получателя, вес брутто и нетто) и транспортной (число мест в партии и порядковый номер места в партии), а также предупредительной или специальной (способ обращения с грузом) [33].

Роль правительства в международных перевозках

В международных перевозках правительство страны принимает больше участия, чем в перевозках внутри страны. Компании международных перевозок вносят существенный вклад в национальную экономику. Поэтому для таких компаний применяются протекционистские меры со стороны правительства или запретительные по отношению к импорту определенных товаров [34]. Там же предложены два варианта участия правительства в международных перевозках.

Первый вариант: некоторые страны с очень невыгодным платежным балансом выдают лицензии или разрешения на импорт при условии, что товары будут перевозиться на судах и самолетах, принадлежащих их национальным компаниям. Поэтому страна импортирует только товары, а не транспортные услуги, необходимые для перевозки товаров. Это приводит к навязыванию перевозчика.

Второй вариант: для развития международных морских флотилий и авиалиний большинство стран предоставляет субсидии. Многие страны принимают на себя часть расходов на строительство торговых судов и участвуют в других видах деятельности, которые способствуют развитию торгового флота. Некоторые государства являются владельцами морских судов полностью или частично. Многие международные авиакомпании также принадлежат правительствам.

Цены на международные морские и авиаперевозки обычно устанавливают картели перевозчиков, но государства часто субсидируют перевозчиков, понимая, что они представляют национальные интересы.

Крупные государства должны также защищать интересы перевозчиков, работающих под флагом своей страны.

При управлении транспортными операциями компании, участвующие в международной логистике, часто обращаются в специализированные фирмы, известные под названием *международные экспедиционные агентства* (которые в основном работают с экспортом), и к *таможенным брокерам*, занимающимся импортом.

Бывает, что одна и та же фирма предоставляет оба вида услуг и имеет свои отделения во многих странах мира.

Международные экспедиционные агентства [35]

Международные экспедиционные агентства специализируются на отправке грузов, перевозимых морем или по воздуху, поскольку эти операции в основном одинаковы. Ниже представлены услуги, предоставляемые профессионалами при отправке грузов за границу, которые описаны в источнике [35].

Уведомление об акцепте аккредитива. Аккредитив, который получает клиент, содержит много условий, которые продавец должен выполнить. Перевозчик определяет, может ли клиент принять эти условия. Если условия невыполнимы, то перевозчик консультирует клиента, как можно изменить условия аккредитива. Покупатель и банк покупателя должны быть уведомлены об акцепте до того, как заказ поступит к исполнению.

Бронирование места у перевозчика

В силу разных причин получить место у международных перевозчиков грузов часто намного сложнее, чем у внутренних. Морские или авиарейсы не столь часты, а вместимость самолетов и морских судов жестко ограничена. Связи с другими перевозчиками установить сложнее, и позиция любого грузоотправителя в переговорах с международным экспедиционным агентством обычно слабее, чем при переговорах с внутренними перевозчиками. Международные экспедиционные агентства имеют большой опыт ведения учета свободных для перевозки мест, так как постоянно имеют дело с перевозчиками и, в отличие от отдельных грузоотправителей, чаще находят и бронируют необходимое место.

Подготовка экспортной декларации

Правительство США требует предоставления экспортной декларации для статистических и контрольных целей. Экспортную декларацию должны готовить и заполнять почти на каждый груз, поэтому у экспедиционных агентств всегда хватает работы.

Подготовка авиагрузовой накладной и коносамента

Международная авиагрузовая накладная является универсальным и однотипным для всех авиаперевозок документом в противоположность товарно-транспортной накладной для океанских перевозок, которую называют коносаментом. Форма и содержание последнего могут отличаться для разных морских линий, районов побережья, вдоль которых движутся суда, и по ряду других причин. Коносамент для океанских перевозок часто становится предметом переговоров, так как он определяет юридическое право перевозчика принять на себя отправку груза. Почти каждая океанская линия имеет свой собственный коносамент, поэтому для его правильного оформления необходима помощь перевозчика.

Получение консульских документов

К консульским документам относятся разрешения от импортирующей страны на ввоз товаров. Подготовленные документы импортирующая страна использует для определения таможенных пошлин, которыми облагается груз на таможне.

Страхование перевозок

В отличие от внутренних перевозок, международные перевозки обязательно должны быть застрахованы. При этом либо должен быть застрахован каждый груз, либо грузоотправитель или перевозчик должен иметь генеральный полис на страхование всех грузов. Международные авиалинии предлагают страхование по номинальным ставкам. Ставки страхования на перевозку морскими судами выше и весь процесс сложнее из-за определенной практики страхования, принятой именно для морских перевозок. Например, если морскому судну грозит опасность затонуть, то капитан имеет право выбросить перевозимый груз за борт для того, чтобы поддержать судно на плаву. Владельцы оставшегося груза и владелец судна должны затем поделить издержки на возмещение потерь грузоотправителю, груз которого был выброшен за борт.

Подготовка и пересылка грузовых документов и извещений об отправке грузов

Финансовые операции, предусматриваемые при продаже товаров, должны тщательно координироваться с физическим перемещением товара. Для этого нужно настолько досконально проработать таможенные процедуры, чтобы гарантировать оплату товара при его доставке. Экспортный грузовой перевозчик берет на себя подготовку документов, необходимых для предъявления при пересечении грузом государственной границы, и обмен валюты. Таким образом, экспедитор становится координатором каналов документооборота, принадлежности, финансирования и логистического канала.

Консультирование по экспортным делам

В условиях непрерывно меняющихся рыночных факторов (появление новых продуктов и рынков, изменение условий продажи) в правовом регулировании постоянно возникают вопросы. В экспедиционном агентстве либо знают ответы на такие вопросы, либо знают, где их найти. Перевозчик может также консультировать грузоотправителя по выполнению определенных процедур, например поставки одинаковых грузов на один и тот же рынок. Знание экспортных процедур позволяет грузоотправителю выполнять их силами собственного экспортного отдела, что значительно дешевле, чем привлекать профессионала. Поэтому экспедиционные агентства часто выступают в роли главных консультантов грузоотправителей.

Доходы экспедиционные агентства получают из трех источников.

Во-первых, как и на внутренних перевозках, на внешних покупают место оптом и продают его в розницу. Объединяя грузы, агентства получают прибыль за счет снижения удельной стоимости перевозки одного килограмма груза.

Во-вторых, большинство перевозчиков отчисляют международным экспедиционным агентствам комиссионные с фрахта, который с их помощью получают перевозчики.

В-третьих, агентства берут плату за оформление документации, за поиск перевозчика и т.п.

Перевозчики общего пользования, не владеющие тоннажем

В последнее время появились и получили распространение экспедиционные агентства нового типа — перевозчики общего пользования, не владеющие тоннажем (Nonvessel-Operating Common Carrier — NVOCC).

NVOCC выполняет функции агентств по отправке грузов и вступает в договорные взаимоотношения относительно тарифов с морскими и сухопутными перевозчиками грузов, устанавливая единые тарифы между внутренними пунктами в одном государстве и внутренними пунктами в другом. NVOCC часто присоединяются к международным экспедиционным агентствам, чтобы вместе предложить своим клиентам более полный пакет услуг.

Компании по управлению экспортом

Производитель, экспортирующий свою продукцию, может воспользоваться услугами **компании по управлению экспортом**. Такие компании представляют производителей за рубежом и помогают им найти зарубежные фирмы, которые бы выпускали их продукцию, и получить для этого лицензии. Они же обеспечивают зарубежную маркировку товаров и выполняют другие специализированные функции. Кроме того, она обеспечивает производителя информацией о кредитоспособности каждого потенциального покупателя товаров и тем самым помогает производителю решить, стоит ли идти на риск [27].

Таможенные брокеры занимаются обеспечением эффективного движения товаров импортера и сопроводительной документации через таможню и другие контролирующие пункты и всегда готовы понизить ставку в случае одного или двух наименований товара [21].

Услуги таможенного брокера выполняют все компании, оказывающие комплекс услуг в области логистики.

Растаможка груза - это необходимый элемент таможенной очистки. И если ею занимаются профессионалы, то это сокращает многие затраты клиента, в том числе временные и финансовые. Перевозки сборных грузов в любом международном направлении, осуществляемые таможенным брокером, обеспечивают оптимальную консолидацию груза клиента с грузами других заказчиков, чтобы осуществить ее потом наиболее экономичным для клиента путем [27].

Компании по управлению экспортом

Производитель, экспортирующий свою продукцию, может воспользоваться услугами **компании по управлению экспортом**, то есть фирмы, которая специализируется на проведении зарубежных сделок. Такие компании представляют производителей своей страны за рубежом и помогают им найти зарубежные фирмы, которым можно поручить выпуск их продукции, и получить для этого лицензии.

Они также обрабатывают внешнеторговую корреспонденцию на иностранных языках, обеспечивают зарубежную маркировку товаров и выполняют другие специализированные функции [27].

Внешнеторговые компании объединяют в своей деятельности все стороны международного бизнеса: продажи, финансы, коммуникации и логистику.

Ассоциации грузоотправителей - это торговые союзы, представляющие грузоотправителей однотипного груза, которые объединяются для ведения переговоров с транспортными агентствами с целью достижения более выгодных ставок на морские перевозки груза [23].

Экспортные упаковщики занимаются упаковкой отправляемых за границу грузов, когда у экспортера отсутствует оборудование или опыт, чтобы упаковывать груз самому.

Экспортная упаковка необходима по двум причинам: первая заключается в том, что надлежащим образом упакованные товары легко проходят через таможню; вторая - необходимость защиты товара от внешних воздействий, которые бывают существеннее, чем при внутренних перевозках товаров [18].

Упаковка крайне необходима для широкомасштабной дистрибуции любого товара, так как из-за большой протяженности каналов и цепей снабжения необходимо надежно защищать товары. Потребители всегда хотят быть уверенными, что товар, который они намерены приобрести, хорошо защищен от внешних воздействий.

Товары, продаваемые на зарубежных рынках, должны иметь дополнительные этикетки.

Почти во всех странах используется метрическая система мер и весов, поэтому масса и другие характеристики товаров должны быть выражены в метрических единицах.

При транспортировке товаров, предназначенных для торговли за рубежом, добавляются языковые проблемы. На упаковку наносят предупреждающие знаки, примеры четыре из них приведены ниже [5].



Маркировка груза зависит от того, каким видом транспорта он отправляется. Общим является информация о грузоотправителе, грузополучателе, месте назначения и номере комплекта в составном грузе.

Груз отправляется с соответствующими сопроводительными документами.

Маркировку наносят с помощью трафарета с использованием несмываемых чернил.

Коносамент, упаковочный лист и другие документы, имеющие отношение к грузу, должны иметь аналогичную маркировку, при этом нужно думать о требованиях по охране окружающей среды.

Снижение логистических издержек при внедрении интер/мультимодальных перевозок через морские порты вызвано следующими факторами:

- Более тесным взаимодействием с таможней, которая приводит к сокращению простоев флота в портах за счет предварительного декларирования импортных грузов;
- Согласованием рабочего времени выполнения работ портом и таможней;
- Исключением повторных таможенных досмотров судов при заходе во второй морской порт той же страны;
- Ускорением прохождения экспортно–импортных и транзитных грузов через морские порты и сокращение объемов залежалых грузов, что повышает эффективность использования перегрузочных комплексов [13, 17].

Интер/мультимодальные перевозки повышают надежность транспортного обслуживания, сокращают стоимость и сроки доставки грузов.

Это обеспечивает интеграция разных видов транспорта, минимизация задержек груза на всем пути следования, обслуживание одним оператором всего календарно-технологического графика и новейшие компьютерные технологии.

Выбор перевозчика

В логистическом процессе фирма может использовать различные способы транспортировки, виды транспорта, а также различных логистических партнеров (посредников) при организации доставки продукции к конкретным пунктам логистической цепи (цепи поставок). Она также выбирает альтернативу создания своего парка транспортных средств или использование наемного транспорта, используя следующую систему критериев:

- затраты на создание и эксплуатацию собственного парка
 - транспортных средств (аренду, анализ подвижного состава);
 - затраты на оплату услуг транспортных, транспортно—экспедиционных фирм и других логистических посредников;
 - скорость (время);
 - качество (надежность доставки, сохранность груза и т.п.)
- [23, 27].

По договору транспортной экспедиции экспедитор должен организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, выбранному экспедитором или клиентом, заключить от своего имени или от имени клиента договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

Экспедитор, как правило, оказывает клиентам дополнительные услуги:

- Оформление документов для экспорта – импорта грузов;
- Выполнение таможенных формальностей;
- Проверка комплексности и состояния груза;
- Погрузка – разгрузка транспортных средств;
- Уплата пошлин, сборов и других расходов, связанных с транспортировкой;
- Хранение, складирование, сортировка, комплектация груза;
- Информационные услуги, страхование и т.п. [23].

Большинство транспортно–экспедиторских фирм имеет крупные грузовые терминалы, осуществляет долговременное складское хранение готовой продукции производителей, могут выкупать продукцию, выполняя функции крупных оптовых торговых посредников. Интегрирование логистические операций и функций, связанных с транспортировкой, складированием, хранением, грузопереработкой, консолидацией и продажей продукции ведет к созданию логистических фирм, способных снижать логистические затраты производителей готовой продукции и улучшать качество логистического сервиса [27].

Задача выбора экспедитора решается теми же методами, что и выбор перевозчика при расширении перечня показателей качества экспедиторских услуг.

Транспортно–экспедиторское обслуживание предоставляется в основном для мелкопартионных, тарно–штучных грузов, а также контейнеров и стандартных пакетов (сформированных, например, европоддонах).

Крупногабаритные промышленные, строительные грузы, сырьевые материалы, зерновые и т.п. доставляются, как правило, по договорам грузовладельца с перевозчиком [33].

Вспомогательные логистические партнеры по транспортировке (если экспедиторы не выполняют соответствующих функций самостоятельно):

- таможенные брокеры,
- страховые фирмы,
- охранные фирмы,
- информационные фирмы,
- банки и другие финансовые учреждения,
- предприятия по грузопереработке,
- предприятия по затариванию,
- предприятия по упаковке,
- грузовые терминалы,
- специализированные агенты и
- брокеры.

Критериями выбора служат тарифы, надежность, финансовую устойчивость, комплексный характер сервиса и т.д. [21].

Тенденции развития транспортно – экспедиторского обслуживания на современном этапе

Во-первых, оптимизация логистических задач привела к передаче операций самостоятельных экспедиторских и агентских фирм в транспортные подразделения отделов экспорта или импорта промышленных торговых предприятий. Это явление не стало всеобщим.

Во-вторых, контейнеризация перевозок грузов, преимущественный вариант доставки которых известен как – «от двери до двери». В ходе контейнеризации произошла серьезная перегруппировка сил и позиции участников транспортного рынка.

10. Многонациональные логистики

Движущие силы глобализации в логистике

По мнению Д. Бауэрсокса и Д. Клосса – ведущих западных специалистов в области логистического менеджмента, основными движущими силами его современной глобализации являются:

- 1) продолжающийся рост мировой экономики;
- 2) экспансия новейших технологий;
- 3) развитие и интеграция макрорегиональных хозяйственных структур;
- 4) новые возможности для формирования глобальных логистических цепей (каналов);
- 5) реализация процедур дерегулирования, проводимых многими странами для ускорения и удешевления продвижения материальных потоков [4].

Транснациональные компании используют в своем бизнесе глобальные логистические цепи и каналы. Перспективы их развития связывают с увеличением отдачи на вложенный капитал, низкими тарифами логистических посредников в других странах, лучшими финансовыми условиями.

Крупные международные транспортно-экспедиторские фирмы, страховые компании, использующие глобальные телекоммуникационные сети способствуют созданию логистических каналов.

Условия реализации глобальной логистики связывают с национальными процедурами дерегулирования для снятия барьеров в области торговых, таможенных, транспортных и финансовых условий.

В то же время барьеры на пути развития глобальной логистики практически усиливаются. На это влияют международная конкуренция, ограничения на распределительные сети транснациональных корпораций и др.

Финансовые барьеры связаны с налоговой, таможенной, торговой политикой государств. Близкими к ним являются ограничения в распределении товаров фирм-конкурентов из других стран.

Большую роль в решении глобальных логистических задач играют так называемые «международные каналные посредники», к которым относят:

- **международные транспортно-экспедиторские фирмы;**
- **транспортные компании;**
- **компании по управлению экспортными операциями;**
- **внешнеторговые компании и представительства;**
- **брокерские и агентские фирмы;**
- **компании по упаковке товаров в экспортно-импортных операциях;**
- **морские порты [23, 27].**

Интеграция организаций России в мировую логистическую сеть

Ускоренная интеграция торгового и транспортного комплексов России в мировое логистическое пространство создает благоприятные условия для свободного перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

На решение этих задач были нацелены президентские программы, федеральные целевые программы, «Комплексная программа развития инфраструктуры товарных рынков РФ на 1998-2005 годы», «Концепция государственной транспортной политики РФ», ряд соглашений о сотрудничестве России со странами СНГ в области транспорта и энергетики, Меморандум Комиссии ЕС и Правительства РФ об открытии международного судоходства по внутренним водным путям России и другие [27].

Транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок [6].

В России существуют транспортные коридоры через Москву, Ленинградскую область, черноморские и каспийские морские порты, разрабатывается проект нового Дальневосточного транспортного коридора. К работе над этим проектом приступили специалисты России и США. Новый коридор должен связать западное побережье США, Приморский край России и Северный Китай. Расчеты показали, что если американские суда-контейнеровозы будут перевозить контейнеры в морские порты Находки и Владивостока, то сроки их доставки с западного побережья США до северных территорий КНР будут сокращены на 10 суток, а тарифная плата на доставку одного контейнера по такому маршруту уменьшится на 1 тыс. долл. Так же могут быть организованы контейнерные перевозки в обратном направлении. Российские порты и железные дороги, участвующие в этих контейнерных перевозках, могут получить значительный доход, в частности Транссибирская железнодорожная магистраль [44].

Согласно специальным программам ЕС, а также заинтересованным странам и частным инвесторам осуществляется финансирование создания транспортных коридоров. Формирование коридоров подразумевает не только строительство новых путей сообщений, но и реконструкцию и ремонт уже имеющихся основных технических сооружений на тех видах транспорта, которые создают конкретный коридор. При этом уделяется много внимания экологическим аспектам.

На сегодняшний день Россия предлагает мировому сообществу новый национальный продукт – экспорт транзитных транспортных услуг [27].

Россия готова реализовывать этот продукт на взаимовыгодных условиях вместе с зарубежными партнерами. Важно, что транзит через нашу страну осуществляется по единой таможенной территории, на которой действуют единые законы.

Экспорт транзитных транспортных услуг принесет выгоды России в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг. В транзитные страны направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, так как все участники сложившихся и функционирующих коридоров заинтересованы в их устойчивой работе и снижении логистических издержек. Это создает условия для развития национальной внешней торговли и внутренних перевозок, а так же сопряжено с развитием регионов, по которым проходят транзитные коридоры.

Второй коридор обеспечит полноценную связь между Востоком и Западом, так как в перспективе дойдет до Находки и Владивостока, загрузит Транссибирскую магистраль как транзитный путь между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Транссибирская магистраль уже в настоящее время осуществляет пропуск контейнерных поездов с укороченным временем оборота до Польши, Германии, Венгрии, Швейцарии со специальными раздвижными колесными парами для перехода с отечественной колеи (1520 мм) на европейскую (1435 мм) [27].

Большое значение предается развитию Северного морского пути как главной магистрали России в Арктике, которая связывает порты Северной и Западной Европы с портами Северной Америки, Японии, Кореи и Китая. Особое значение придается терминальной обработке грузопотоков, которая позволит ускорить обработку грузов с таможенным обслуживанием. Формирование международных транспортных коридоров в России - одна из первоочередных задач в области отечественного транспорта. Выгодное для экспорта транспортных услуг географическое положение страны должно вносить значительный вклад в улучшение сложившейся в России экономической ситуации. Дополнительным благом является развитие международной электронной торговли через всемирную сеть Интернет [6].

В то же время финансируется ряд крупных международных транспортных проектов, предусматривающих реализацию евроазиатских связей в обход территории России, что может нанести большой вред нашей экономике.

Для укрепления роли России в мировой хозяйственной системе и использования преимуществ географического положения страны необходимо создавать новые и планомерно развивать российские международные транспортные коридоры [27].

Основные логистические тенденции

1. Системы производства изменяются от производства для склада (Make-to-Stock) к производству по заказу (Make-to-Order). Для менеджеров производственных компаний, работающих по всему миру, важнейшим условием является производство продукции согласно индивидуальным требованиям клиентов.
2. Дистрибуция товаров связана с прямым сбытом через логистическое предприятие. При этом надежность поставок, соблюдение их сроков оценивается выше, чем сокращение этих сроков.
3. Логистика позволяет получить потенциальный синергетический эффект во всех ее функциональных областях .

4. Снижается количество поставщиков при закупках.
5. Электронный бизнес оказывает существенное влияние на логистику. Модификация процессов внутри предприятия за счет расширения электронных торговых площадок.
Интеграция новых участников в цепочку поставок должна приводить к созданию прозрачного коридора поставок.
6. Изменение роли логистики на международном рынке.
Европейские провайдеры третьего уровня (3PL) являются ведущими на рынке с точки зрения присутствия и возможностей реализации процессов.
7. Провайдеры четвертого уровня (4PL) все больше завоевывают логистический рынок. Менеджер цепочки поставок, который управляет собственными технологиями, ресурсами и мощностями, а также другими логистическими предприятиями предлагает своим клиентам полный набор решений по цепочке поставок [27].

Логистический провайдер 4-го уровня является сетевым интегратором и управляет всеми организационными и информационными процессами в цепочке поставок, может принять решение о привлечении других логистических компаний и/или об использовании аутсорсинга на основе применения метода Best Practice для отдельных процессов с целью повышения производительности всей сети [39].

Изменения, происходящие вследствие расширения Европейского Союза на Восток

Современная тенденция слияния регионов в логистике сохранится – европейские логистические предприятия адаптируют цены и свои коммерческие предложения к условиям новых стран.

- Изменяется система дистрибуции в торговле. Европейская логистическая сеть распространится и на новые страны. На создание новых путей сбыта и логистических центров будут направлены дополнительные инвестиции.
- Европейские железные дороги должны стремиться к лидерству в управлении системой и кооперативными отношениями с партнерами. За счет новых систем ценообразования должна повыситься скорость реакции железных дорог на изменения [22].

Международные перевозки, таможенный брокер, перевозки из Китая

Логистические компании, осуществляющие международные морские перевозки грузов создают целую сферу основных и дополнительных сопроводительных услуг. Такие компании классифицируются как более высокая иерархическая ступень.

Они создают целую транспортную инфраструктуру, которая обеспечивает заказчикам хранение груза, проведение погрузо-разгрузочных работ, управление грузопотоками, таможенное оформление, складские услуги и т. д.

Число компаний, предоставляющих полный комплекс логистических услуг, невелико [27].

Доставка грузов из Китая в настоящее время – одно из самых популярных направлений перевозок. Практически каждая транспортная компания доставляет груз из Китая. Это возможно как на наземном, так и на морском транспорте.

Перевозки грузов как небольших объемов, так и крупнотоннажных грузов из Китая осуществляются оперативно логистическими компаниями, которые знают все тонкости законодательства разных стран, проводят постоянный мониторинг нахождения груза для клиентов.

Перевозки – будь то морские, ж/д или авто в Китае считаются динамично развивающимся бизнесом.

Тенденции международных перевозок в Китай и из Китая по объемам имеют повышательную тенденцию [41].

11. Виды международных перевозок

Компании-международные перевозчики более ответственны и имеют безупречную репутацию. Требования к характеристикам таких компаний и их сотрудников более высокие, чем в других логистических компаниях. Это должны быть высококвалифицированные кадры в области международных перевозок. Документальное сопровождение международных перевозок должно быть безукоризненным с соблюдением всех международных норм.

Таможенная очистка груза (оформление необходимых таможенных документов и уплату таможенных платежей) – это обязательная процедура для любых грузов при пересечении ими границы любого государства. Таможенное оформление грузов в полном соответствии с таможенным законодательством выполняют таможенные органы там, где груз пересекает границу. Все требования к оформлению международных перевозок лучше знают и выполняют логистические компании, чем сами компании.

Международные грузовые авиаперевозки

Грузовые авиаперевозки оказывают сильное влияние на международное распределение, так воздушный транспорт позволяет сокращать время доставки груза в любую точку мира.

Существует три вида международных грузовых авиаперевозок:

чартерные рейсы,

авиарейсы по расписанию и

комплексные авиарейсы, специализирующиеся на перевозке партий определенного товара [34].

Международная ассоциация воздушного транспорта

IATA - крупная организация, в которую входят почти все международные авиакомпании, осуществляющие регулярные рейсы по расписанию. Главной функцией международных авиакомпаний является перевозка пассажиров, а перевозка грузов считается побочной деятельностью, хотя некоторые авиакомпании выполняют регулярные рейсы, которые свободные места дозагружают грузами и способны перевозить любые грузы [27].

Перевозчики подстраиваются к изменениям в интенсивности движения грузов. Для крупных грузоотправителей международные авиалинии предлагают поощрительные ставки за укомплектованный груз в комбинации с некоторыми ставками на грузы класса FAK (класс грузов, содержащий товары разного типа, обычно облагаемый более высокими пошлинами, чем конкретно классифицированный груз). Авиалинии снабжают грузоотправителей большими поддонами. Чтобы добиться от IATA более низких ставок за перевозку, грузоотправитель должен представить полностью загруженный поддон и в конце рейса весь поддон должен предназначаться одному грузополучателю. Если поддон необходимо разгрузить полностью или частично для проверки на таможне, то делается специальное указание. И грузоотправитель и грузополучатель, могут держать поддон в течение 48 часов, после которых взывается плата за задержку [7].

Международные воздушные транспортные агентства руководствуются «Директивным письмом отправителя» в соответствии с которым действует грузоотправитель. Грузоотправители, которые не пользуются услугами транспортных агентств, сами составляют транспортную накладную.

Международные тарифы на авиаперевозки грузов представлены в прейскурантах, имеющихся на авиалиниях. В них указаны две ставки — тарифы за перевозку смешанного груза и более низкие тарифы за перевозку конкретного товара. Кроме того, тарифы на перевозку груза стимулируют разделение тяжелых грузов на части [18].

Новым шагом в развитии международных авиаперевозок стали международные услуги по парцельным перевозкам (мелкие партии грузов, имеющих ценность).

Комплексные перевозчики грузов оказывают услуги по вывозу и доставке документов и небольших посылок.

Они владеют всеми необходимыми транспортными средствами и объектами. Такие курьерские услуги приобрели особое значение для международной логистики, поскольку они часто обеспечивают самую быструю доставку между многими главными пунктами. Они также выполняют доставку документации, которая сопровождает международное движение товаров.

Комплексные перевозчики грузов предоставляют также услуги по обработке документации для своих клиентов [33].

Международная наземная транспортная ЛОГИСТИКА

Транспортные средства разных зарубежных стран сильно отличаются по своему качеству.

Во-первых, немногие зарубежные страны имеют такой широкий диапазон способов транспортирования, так как способы перевозок зависят от наличия парков транспортных средств и возможностей использования тех или иных видов транспорта.

Во-вторых, степень национализации транспорта в одних зарубежных странах выше, чем в других. Владельцы судов, перевозящие сухие грузы, расширяют свое участие в цепи снабжения, включая сухопутные перевозки и хранение на товарных складах [27].

Использование типовых контейнеров, перевозимых морем, может служить примером для внедрения стандартизированных упаковок для перевозки на сухопутных видах транспорта.

Европейский Союз успешно пытается стандартизировать габариты грузовых автомобилей среди своих стран — членов общего рынка. Грузовые автомобили являются универсальным транспортным средством, которое может быть потенциальным конкурентом железнодорожных перевозок. Поэтому в некоторых странах Европы растет противодействие использованию грузовых автомобилей для транзитной перевозки грузов в другие страны.

Эти страны пытаются заставить перевозить все контейнеры железнодорожным транспортом. И все-таки в Европе рост смешанных перевозок идет не в пользу железнодорожного транспорта [44].

Европейские тарифы на перевозки грузовиками снижаются, а железнодорожные тарифы остаются неизменными.

С января 1998 года грузовые автомобили могут пересекать любую из 15 стран Европейского Союза. Открытие границ ЕС грузовикам из Центральной и Восточной Европы создало большую конкуренцию грузовых перевозчиков, поэтому стоимость перевозок снизилась. Однако грузовикам конкуренцию составила прибрежная перевозка грузов морскими судами на короткие расстояния.

Эта перевозка грузов считается более экологически безопасной, чем использование грузовых автомобилей [22].

Оборудование для железнодорожных перевозок должно быть сопряжено и у поставщиков , и у посредников и у потребителей. Кроме того, грузовому обмену между государствами мешает разная ширина железнодорожной колеи.

Одна из проблем технологической модернизации международных транспортных средств заключается в том, что на каждом конце маршрута (в разных странах) должно применяться идентичное оборудование для обработки грузов.

Кроме этого порядок растаможивания грузов не является одинаковым в разных странах мира.

Часто при морской перевозке судами RO-RO применяют не контейнеры, а грузовики с прицепами, которые грузят на борт судна, при этом остается много неиспользованного места. Такая погрузка является нерациональной с точки зрения использования полной вместимости судна.

При таком способе транспортирования портовое оборудование относительно дешево: по специальному трапу заезжают и съезжают грузовики с прицепами.

Прицепы цепляют к тягачам и транспортируют к месту назначения.

Расходы на таких перевозках выше, но меньше затраты на выполнение портовых операций [17].

Международная морская логистика

В сфере международных перевозок грузов все больше используется доставка груза морским транспортом.

По статистическим данным примерно половина грузов для России доставляется морем.

Морские перевозки являются наиболее практичным, безопасным и экономически выгодным видом доставки грузов.

Морские доставки бывают трех видов:

- Контейнерные перевозки.
- Перевозка техники, в том числе автомобилей и спецтехники.
- Перевозка крупных партий сыпучих веществ, таких как цемент, удобрения, уголь и т. д. [29].

Морские перевозки грузов, чаще всего, применяют тогда, когда наземный путь доставки товара долог или дорог. В этом случае необходимо страхование грузов. Экономия расходов на данной статье, считается неразумной, а часто и неэффективной.

При морских грузоперевозках компания-перевозчик должна нести ответственность за его доставку [21].

В области **морских контейнерных перевозок** компании предлагают следующие виды услуг:

- международные морские контейнерные перевозки;
- внутрипортовое экспедирование и погрузо-разгрузочные работы в порту;
- перегрузка грузов из контейнеров на автомобильный транспорт, с их последующей доставкой непосредственно грузополучателю;
- складирование [29].

Виды контейнеров для грузоперевозки

Для перевозки различных видов продукции используют

- специализированные грузовые суда,
- сухогрузы,
- танкеры,
- контейнеровозы.

Для сохранности перевозимого груза в международной морской перевозке используют упаковку – контейнер, который позволяет перевозить грузы различного физического состояния.

Недостатком морских перевозок является их неоперативность.

Но они имеют существенное преимущество в стоимости.

Контейнерные перевозки

Владельцы грузовых судов могут даже не обрабатывать или не видеть груз. Их суда полностью контейнеризованы, т.е. груз находится внутри контейнера. Грузоотправители или транспортные агентства предлагают к перевозке полногрузные контейнеры, и, если грузоотправитель предлагает партию товара меньше одного контейнера, то владелец судна может настоять на догрузке контейнера партиями других товаров так, чтобы груз можно было без проблем погрузить на борт контейнеровоза.

Для перевозки контейнеров используют специально оборудованные баржи.

Еще одним видом судов для перевозки контейнеров являются суда с типом погрузки "закатить-скатить" (Roll On-Roll Off Vessels — RO-RO-суда или контейнеровозы-ролкеры) [32].

Типы морских грузов

➤ Для перевозки нефти используются танкеры, которые часто являются собственностью нефтяных компаний, либо арендуются ими у самостоятельных владельцев.

Сухой и насыпной груз, такой как зерно, руда, сера, сахар, уголь, металлические обрезки, пиломатериалы и бревна, обычно перевозят загруженными навалом на чартерных судах-сухогрузах. Большие специализированные сухогрузы бывают также собственностью грузоотправителей. Если один грузоотправитель не заполняет полностью морское судно, то его дозагружают совместимым с основным, насыпным грузом, которое можно загрузить в неиспользованное пространство. Это уменьшает расходы на перевозку как основного груза, так и дополнительного [29].

Для перевозки разных жидкостей используют такой тип морского судна, который сочетает в себе несколько типов судов, - парсель-танкер. Такие суда имеют около 50 различных цистерн вместимостью от 350 до 2200 куб. метров.

Каждая цистерна может перевозить разную жидкость, которую загружают и разгружают с помощью отдельного трубопровода. Цистерны имеют разные типы покрытий, некоторые — с контролируемой температурой.

Согласование предусматривает не только предложение сквозного коносамента и сухопутного транспорта, но и другие услуги, необходимые для транспортирования наливных жидкостей [17].

Судоходные ассоциации

Ассоциации владельцев кораблей устанавливают морские линейные тарифы на перевозку смешанного груза (или загруженного насыпью). Судоходные ассоциации обеспечивают стабильность на рынках в условиях колебаний в предложении грузов; обеспечивают регулярное предоставление услуг [23]. В США используют контракты на обслуживание, которые заключаются между членами судоходных ассоциаций и конкретными грузоотправителями или ассоциациями грузоотправителей. Контракт на обслуживание включает обязательства грузоотправителя перед судоходной ассоциацией или перевозчиком о минимальном объеме перевозимого груза по смешанному тарифу, независимого от вида используемого транспорта, т.е. из пункта в пункт или из порта в порт. Он заключается на определенный срок и включает условия повреждения груза [17].

В США используют контракты на обслуживание, которые заключаются между членами судоходных ассоциаций и конкретными грузоотправителями или ассоциациями грузоотправителей.

Контракт на обслуживание включает обязательства грузоотправителя перед судоходной ассоциацией или перевозчиком о минимальном объеме перевозимого груза по смешанному тарифу, независимого от вида используемого транспорта, т.е. из пункта в пункт или из порта в порт.

Контракт заключается на определенный период времени, и в них оговариваются условия повреждения груза [17].

Морские перевозки и необходимость построения современной логистики мультимодальных перевозок компании

Современные международные транспортные системы развивают морской сервис грузовых перевозок. Контейнерные перевозки на морских транспортных маршрутах придают мобильность в обработке грузов и сокращают время доставки груза к месту назначения.

Организация международных морских перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов

Смешанные схемы доставки используются для доставки крупногабаритных грузов и больших партий грузов по всему миру. По статистике морские грузоперевозки — самый дешевый вид транспортировки. Компании, оказывающие услуги международных морских перевозок, широко используют линии паромного сообщения по всему миру [29].

Преимущества морских грузоперевозок

- Невысокие тарифы на грузоперевозки по сравнению с другими видами транспорта. Компании, предоставляющие услуги в области морских перевозок, предлагают выгодные тарифы на морские грузоперевозки, в том числе и по отдельным маршрутам.
- Возможность перемещения любых типов продукции. Использование специализированных контейнеров позволяет перевозить по морю негабаритные, требующие особых условий хранения и опасные грузы. В морских контейнерных перевозках оказываются самые разнообразные услуги, включая услуги ответственного хранения, сертификации, страхования или таможенного оформления импорта и экспорта.

Компании-перевозчики предоставляют разные виды услуг: **складские услуги**, при оказании которых главное обеспечить сохранность груза до его погрузки в том виде, в котором заказчик его предоставил. Складские услуги востребованы в случае, если срок отправки отложен по требованию клиента или необходимо консолидировать груз. Ответственное хранение грузов – это одно из направлений деятельности компании, которая предоставляет складские услуги.

Расчет таможенных платежей, выполненный брокером, содержит обоснование всех сумм с указанием на конкретные нормы права. Таможенный брокер не только выполнит необходимые таможенные услуги, но и учтет самые последние изменения в таможенном законодательстве, что избавляет клиента от постоянного мониторинга таможенного законодательства [24].

12. Транспортные средства для международных перевозок

Перевозки до морского порта или аэропорта

Порты, обрабатывающие международные грузы, раньше объединялись для установления единых ставок. Это приводило к тому, что грузоотправитель, находящийся в некотором пункте на суше, независимо от используемого порта платил одинаковый с железнодорожным морской тариф.

Грузовые перевозчики и порты конкурировали между собой в качестве обслуживания. Если нет государственных дотаций железным дорогам, то порты оказываются в выигрыше.

Сервисные контракты между железной дорогой и грузоотправителем нарушили традиционные каналы движения грузов [38].

Груз, отправляемый через порт, сначала загружается в специальные контейнеры, с помощью которых проще и быстрее перегружать его с одного вида транспорта на другой, в пункте, удаленном от моря, и затем отправляется к месту назначения практически без каких-либо задержек. Судовые компании, совершающие международные перевозки, рассчитывают альтернативные затраты на доставку разными вариантами, включая сочетания разных видов транспорта для одной перевозки.

При этом клиент оплачивает перевозку по единому транспортному тарифу, а судовая компания платит за перевозку груза другими видами транспорта, при этом клиент экономит время на перевозке. Такого рода услуги называют операциями с сухопутным мостом [39].

Для четкого обслуживания клиентов/филиальной сети определяются следующие показатели:

- жесткие контрольные сроки исполнения заявок по доставке товара, то есть время прохождения грузовой партии с момента подачи заявки на организацию доставки до момента доставки грузовой партии в конечный пункт, или определенная этап этого процесса.
- скорость продвижения грузовых отправок в основном зависит от эксплуатационной скорости движения транспортных средств, которая рассчитывается как среднее количество километров пути, пройденного за 1 час нахождения транспорта в наряде.
- коэффициент устойчивости движения представляет собой отношение числа фактически выполненных рейсов к намеченному количеству рейсов по расписанию.

➤ коэффициент регулярности движения, определяемый как отношение времени обслуживания маршрута по расписанию к среднему времени фактического обслуживания маршрута.

Показатели устойчивости и регулярности движения определяются отдельно по видам транспорта для конкретных направлений и маршрутов/

Повышение скорости доставки груза происходит за счет повышения скорости движения транспорта, что в свою очередь ускоряет оборот подвижного состава и сокращает потребность в нем.

С увеличением скорости движения транспортных средств сокращается количество водителей, экспедиторов, проводников почтово-багажных вагонов [18].

Определение потребности в транспортных средствах

1. Потребность в почтово-багажных вагонах

Существует два способа расчета потребности парка почтово-багажных/грузовых вагонов – аналитический и графический.

При аналитическом способе расчет ведется по формуле:

$$M_{\text{раб}} = (2L/V_n) + t_{\text{нк}}/U$$

где: L – протяженность линии в одном направлении, км;
 V_n – эксплуатационная скорость движения вагона/поезда, км/ч;

$t_{\text{нк}}$ – время нахождения вагона в начальном и конечном пунктах в соответствии с расписанием движения, включая время на погрузку и разгрузку грузов, ч;

U – интервал движения поездов, ч.

Графический способ расчета рабочего парка вагонов несколько иной. По графику движения поезда между начальным, конечным и промежуточными пунктами (рис. ниже) можно определить, что с момента отправки и до возвращения в начальный пункт первого почтово-багажного/грузового вагона по данной линии следует отправить еще 7 вагонов. Следовательно, рабочий парк, обеспечивающий ежедневное курсирование поездов с почтово-багажными/грузовыми вагонами, составляет 8 единиц. Расчет таким способом ведется по каждому маршруту в отдельности.

Суммированием рабочего парка почтово-багажных/грузовых вагонов по всем линиям определяется общая потребность в подвижном составе (без учета резерва на ремонт) [43].

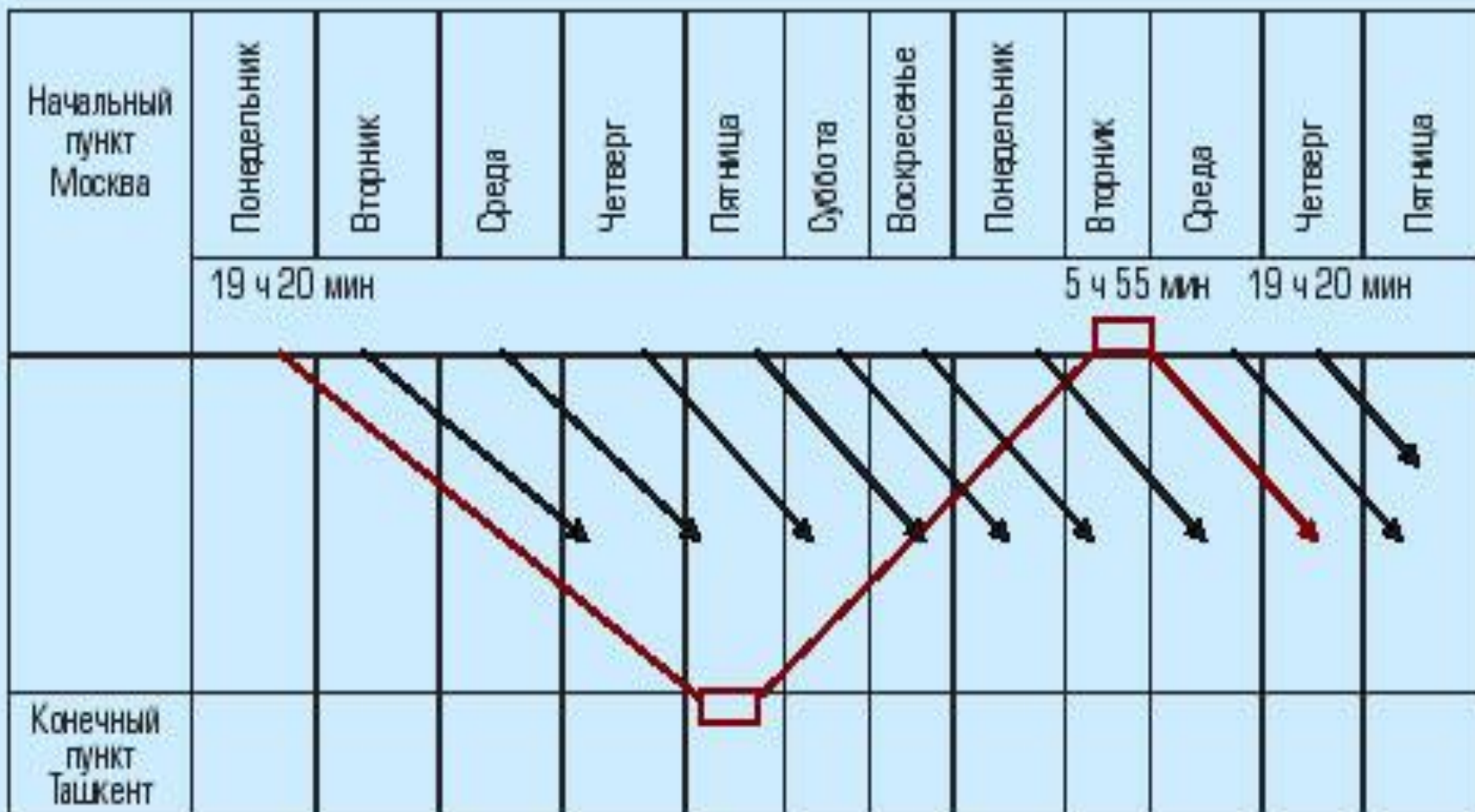


Рис. График движения поездов

2. Потребность в автомобильном транспорте

Потребность в средствах автомобильного транспорта планируют на основании заданий по объему перевозок, по весу и расстоянию в тонно-километрах на планируемый период, а также по производительности (провозной способности) транспортных средств, в тонно-километрах.

Количество необходимого подвижного состава определяется делением объема транспортной работы на производительность единицы транспортных средств.

Формула расчет потребности в автомашинах по

грузоподъемности:
$$M_{\text{раб}} = Q l_{\text{ср}} / q_a k_{\text{гр}} v_m T_n$$

где Q - объем груза подлежащего перевозке, т;

$l_{\text{ср}}$ – среднее расстояние перевозки, км;

q_a – грузоподъемность автомобиля, т;

$k_{\text{гр}}$ – коэффициент использования грузоподъемности;

v_m – эксплуатационная скорость движения автомобиля, км / час;

T_n – время в наряде, час. [43]

При планировании необходимого парка автотранспорта необходимо определить **плановый объем перевозки грузов и нормативный пробег одного автомобиля.**

Плановый объем определяется умножением суммарной протяженности трактов на нормативную частоту движения транспорта по каждому типу маршрута.

Нормативный пробег одного автомобиля рассчитывается исходя из режима работы (времени в наряде), при этом учитывается занятость автомобиля на перевозке грузов и средняя эксплуатационная скорость его движения по трактам.

Скорость зависит от состояния дорог, количества пунктов обмена грузов на тракте, а также технических возможностей автомобиля.

3. Определение рабочего парка автомобилей

Рабочий парк автомобилей определяется делением планируемого объема работы по перевозке грузов на нормативный пробег одного автомобиля по формуле:

$$M_{\text{раб}} = 2 \ln / T_{\text{н}} V_{\text{м}}$$

где l – протяженность каждого тракта (радиального в один конец, кольцевого в половинном размере), км.

n – частота движения транспорта по трактам;

$T_{\text{н}}$ – время работы автомобиля на линии (в наряде), час.

$V_{\text{м}}$ – эксплуатационная скорость движения автомобиля, км/ч.

Суммировав количество автомобилей, обслуживающих каждый тракт получают **величину общего рабочего парка** [43].

Если известно среднее расстояние от пунктов отправки до пунктов назначения l_{cp} , то формула для определения **рабочего парка автомобилей** имеет вид:

$$M_{раб} = mn / T_n ((l_{cp} / V_t) + t_{об})$$

где m - общее количество точек, обслуживаемых автотранспортом;

n - частота обмена (сутки, неделя и т.д.);

v_t - техническая скорость движения автомобиля, км/час;

T_n - время нахождения автомобиля в наряде, час;

$t_{об}$ - среднее время на обмен с одной точкой, час.

4. Инвентарный парк (ед.) подвижного состава (Минв)

определяется делением рабочего парка транспортных средств,

который учитывает наличие подвижного состава только для

выполнения заданной работы по перевозке грузов и не

учитывает простой автомобилей из-за ремонта, технических

осмотров и т.п. на коэффициент использования рабочего парка

$$M_{инв} = M_{раб} / КП,$$

где КП - коэффициент использования рабочего парка [43].

Принципы организации грузовых сообщений

Система организации грузовых сообщений различными видами транспорта учитывают следующие факторы:

- нормативную скорость сообщений в виде сроков прохождения и доставки грузовых партий;
- существующие и проектируемые наземные, водные и воздушные пути сообщения, а также расписания движения поездов, самолетов и других транспортных средств;
- развитие сети распределительных центров;
- потоки грузовых отправок, сложившиеся на отдельных маршрутах.

При построении системы магистральных, внутриобластных, внутрирайонных и городских грузовых сообщений выбирают способы построения грузовых трактов, наиболее рациональные транспортные средства, составить графики и организовать движение транспорта по трактам [35].

13. Границы эффективного применения различных видов транспорта

Необходимость комплексного использования различных видов транспорта и их специфические особенности делают необходимым выбор наиболее рациональных транспортных средств на отдельных участках грузовых сообщений.

Для этого требуется определить условия, при которых применение каждого вида транспорта будет наиболее целесообразным и экономически обоснованным.

Критериями эффективности применения различных видов транспорта являются технико-экономические показатели, характеризующие основные качественные особенности транспортных средств.

Методика определения границ эффективности состоит в сравнении скорости и экономичности грузовых сообщений при использовании различных видов транспортных средств: определяются расстояния, на которые грузовые отправления доставляются одновременно или с одинаковыми финансовыми затратами на их перевозку. Эти расстояния считаются границей применения сравниваемых средств транспорта по скорости или себестоимости перевозок. Многообразие факторов, определяющих границы наиболее эффективного использования различных видов транспортных средств, не позволяет предложить однозначное решение вопроса. Один и тот же вид транспорта может быть лучшим и худшим в зависимости от конкретных условий на протяжении всего пути доставки груза. Только с учетом конкретных условий, с учетом всех факторов может быть определены границы эффективности применения транспортных средств [38].

Специфика организации магистральных грузовых сообщений не позволяет использовать единую методику определения границ эффективности. При определении границ эффективности на магистральных маршрутах важнейшим фактором является выигрыш во времени.

При этом используются показатели, характеризующие скорость и частоту курсирования транспортных средств, учитывая заданные контрольные сроки заказчиком.

Границы эффективности авиационного и железнодорожного транспорта определяются по скорости доставки груза (почты).

Исходным условием при определении границы эффективности выступает время перевозки грузов авиационным транспортом по сравнению с железнодорожным. Эта граница определяется из выражения:

$$T_{\text{п}} = T_{\text{а}} + \Delta T.$$

где $T_{\text{п}}$ – затраты времени на перевозку экспресс-грузов по железной дороге, ч;

$T_{\text{а}}$ – затраты времени на перевозку экспресс-груза авиационным транспортом, ч;

дельта T - заданная величина выигрыша во времени при перевозке груза самолетом по сравнению с перевозкой поездом, ч.

На магистрали между пунктами посадки самолетов имеется много промежуточных железнодорожных станций.

В населенные пункты, расположенные вблизи пункта отправки самолета, целесообразно направлять грузы поездом, а в места, расположенные вблизи пункта посадки самолета, для перевозки выгоднее использовать авиационный транспорт [38].

Этапы пересылки груза при использовании поезда и самолета [38]

Этапы разработки и пересылки при отправке экспресс-грузов железнодорожным транспортом	Обозначение затрат времени
1. Обработка в распределительном центре с момента поступления туда груза до отправки его на вокзал	T1
2. Транспортировка груза на вокзал и сдача его почтово-багажный вагон	T3
3. Перевозка груза наземным транспортом до пункта назначения	T5
4. Обработка в распределительном центре с момента поступления туда груза до отправки его в аэропорт	T2
5. Транспортировка груза в аэропорт и сдача его на грузовой терминал	T4
6. Перевозка груза самолетом до пункта посадки	T6
7. Перевозка груза от аэропорта наземным/воздушным транспортом до места назначения	T7

Комментарий к таблице

Величины T1 и T2 зависят от двух факторов: контрольного срока обработки груза, принятого в компании, и расписания отправки транспортных средств. Контрольный срок обработки зависит в свою очередь от количества и трудоемкости обработки груза. Общее время нахождения груза в компании может быть больше контрольного срока и зависит от расписания отправки транспортных средств. Если поезд или самолет отправляется один раз в сутки, то независимо от контрольного срока максимальное время нахождения груза в компании равно 24 часам, а среднее составляет 12 часов (здесь допускается, что среднее время ожидания отправления какого-либо транспорта равно половине интервала между смежными отправлениями).

Элементы времени T3 и T4 зависят от удаленности аэропорта и железнодорожного вокзала от компании, в которой обрабатываются грузы, и от времени, в течение которого грузы сдаются на самолет (поезд). Величины T5 и T6 зависят от расстояния перевозки и скорости движения транспортных средств. Время T7 определяется из расписания (наличия свободного подвижного состава)/графика движения автотранспорта (вертолетов) по подъездным путям (линиям).

Такой способ определения эффективности границ применим лишь в случае, если пункты, куда пересылается экспресс-груз, находятся непосредственно на магистралях. В удаленные от железной дороги пункты грузы должны перевозиться только местным видом транспорта, независимо от того, направляется ли груз поездом или самолетом.

При направлении груза авиатранспортом время на перевозку составит

$$T_6 + T_7 = (l / v_a) + (\sqrt{l_1^2 + (l - l_2)^2}) / v_r$$

При направлении груза железнодорожным транспортом время на перевозку составит:

$$T_5 = l_2 / v_m + l_1 / v_r$$

где v_r – эксплуатационная скорость местного автотранспорта.

Так можно определить условия эффективности применения авиатранспорта для пунктов, отдаленных от железнодорожной магистрали. Но так определенная граница не будет точно соответствовать реальной границе, поскольку пути сообщения будут всегда различаться между собой. Поэтому теоретическая граница – это ориентир. Даже она облегчает задачи проектирования, ограничивая их вполне определенным районом.

Расстояния между начальным и конечным пунктами магистрали по железной дороге и по авиамаршруту не всегда одинаковы. Если обозначить протяженность магистрали по авиамаршруту l_a (км), а $l_{ж.д.}$ - протяженность магистрали по железной дороге (км), то исходя из неравенства этих расстояний, можно записать, что

$$l_{ж.д.} = l_a / K_l,$$

где K_l – отношение протяженности авиамаршрута и железнодорожного маршрута, т.е. $K_l = l_a / l_{ж.д.}$.

Время движения поезда по магистрали $t_{п} = l_{ж.д.} / v_r$.

Если принять, что скорость и частота движения поезда как в прямом, так и в обратном направлениях одинаковы, то:

$$L_{эфф} = 0.5 \left[l \frac{v_{прив}}{v_a} + 1 + v_{прив} (12/r_a + \Sigma t + \Delta t) \right].$$

Найденное из формулы $L_{эфф}$ расстояние является радиусом зоны, в пределах которой пересылку грузов авиатранспортом следует считать неэффективной.

Границы эффективности применения авиатранспорта являются в известной степени условными, так как не всегда применение более скоростного вида транспорта обеспечивает реальное ускорение в продвижении грузов. Происходит это потому, что грузы, пересылаемые самолетом и поступившие в пункт после установленного предельного срока, будут доставлены адресату только на следующий день. К этому же времени груз может быть доставлен и по железной дороге. Поэтому, несмотря на выигрыш во времени транспортирования, пересылать груз самолетами при этих условиях нерационально. Поэтому в случаях, когда важна скорость доставки, необходимо определить двойной режим направления грузов: в какую-то часть суток направлять грузы поездом, а в остальные часы - самолетом.

Границы эффективности использования автомобильного и железнодорожного транспорта по скорости с учетом специфических особенностей и средней эксплуатационной скорости транспортных средств. При этом нужно учитывать высокую маневренность автомобилей, которые подходят «от двери до двери». Многие предприятия находятся на значительном удалении от железнодорожных станций, поэтому достигнуть реального ускорения в продвижении грузов можно, лишь применяя автомобильный транспорт.

Время прохождения груза при использовании автомобильного транспорта зависит от эксплуатационной скорости его движения, т.е.

$$t_M = l / v_M$$

где v_M - эксплуатационная скорость автомобиля.

При использовании железнодорожного транспорта это время зависит, кроме того, и от протяженности подъездных путей от распределительного центра/склада до железнодорожной станции и скорости движения по ним автомобилей

$$t_{ж.д.} = l / v_{п} + l_{пп} / v_{пп}$$

где $l_{пп}$ – протяженность подъездных путей, км;
 $v_{пп}$ - эксплуатационная скорость движения автомобиля по подъездным путям, км/ч.

Граница эффективного применения двух видов транспорта по скорости может быть определена из условия: $t_m = t_{ж.д.}$

Расчет границ эффективности применения двух видов транспорта по скорости можно представить в следующем виде:

$$L_{эфф} = \frac{v_{п} v_{м} l_{пп}}{(v_{п} - v_{м}) v_{пп}}$$

где $V_{п}$ и $V_{м}$ - эксплуатационная скорость поезда / автомобиля;

$l_{пп}$ – протяженность подъездных путей;

$V_{пп}$ - эксплуатационная скорость движения автомобилей по подъездным путям, км/ч.

При определении границ использования автомобильного и железнодорожного транспорта по скорости следует учитывать, что отправка автомобильного транспорта может быть обеспечена в любое удобное для предприятия время. Кроме того, перевозка грузов в автомобилях позволяет доставлять их непосредственно до адреса, тем самым еще более сокращая сроки доставки.

Условием эффективности применения автомобильного транспорта по скорости является доставка груза в тот же день.

Последний срок отправки груза автотранспортом, соответствующий этому условию, можно определить из формулы

$$T_{\text{отпр}} = T_{\text{пр}} - L / v_{\text{м}}$$

где $T_{\text{пр}}$ - предельный срок поступления груза на распределительный склад, ч, после которого он отправляется на следующий день.

Зависимость границ наиболее эффективного использования автомобилей от скорости их движения определяется по формуле:

$$L_{\text{эфф}} = v_{\text{м}} (T_{\text{пр}} - T_{\text{отпр}}).$$

Граница применения автомобильного и железнодорожного транспорта определяется равенством показателей себестоимости [35].

14. Инспекции и карантин товаров въезда и выезда

При ввозе моментом начала таможенного контроля является фактическое пересечение таможенной границы. Этому должно предшествовать уведомление о намерении ввоза на таможенную территорию товаров и транспортных средств.

Таким образом, по прибытии отечественных или иностранных судов в территориальные воды страны они считаются находящимися под таможенным контролем. Соответственно, таможенный контроль начинается с момента пересечения судном и находящимися на нем лицами и товарами таможенной границы страны и заканчивается оформлением таможенных документов на выпуск товаров и транспортных средств [42].

При вывозе началом таможенного контроля считается принятие уведомления о намерении вывезти товары и транспортные средства, а его окончанием — вручение заявителю оформленных в таможенном отношении документов на выпуск товаров и транспортных средств за границу.

Таможни и таможенные посты организуют выполнение служебных задач в тесном взаимодействии с начальниками и капитанами портов и их службами, администрацией населенных пунктов, в которых расположены порты, с полицией, с органами медико-санитарного, фитосанитарного, ветеринарного, экологического контроля и контроля за вывозом культурных ценностей.

Технологические схемы таможенного и других видов контроля — это письменные и графические документы, отражающие процедуру таможенно-пограничного оформления всеми службами, взаимодействующими по месту, цели, времени, задачам, рубежам.

Технологические схемы оформления разрабатываются применительно к:

- торговым, пассажирским, рыболовным, рыбопромысловым отечественным и иностранным судам заграничного плавания — по прибытию и убытию (по приходу и отходу);
- обработке, контролю и оформлению экспортно-импортных товаров;
- контролю и оформлению физических лиц и провозимых ими товаров [42].

Процедура таможенного контроля судов заграничного плавания и перевозимых на них товаров включает:

- проверки судовых документов;
- проверки документов, относящихся к перевозимым на судне товарам;
- досмотра жилых и нежилых помещений судна, товаров (грузов, багажа и ручной клади пассажиров);
- досмотра личных вещей, принадлежащих членам экипажей судна;
- досмотра судового имущества и припасов в целях предотвращения ввоза и вывоза запрещенных предметов, а также скрытого провоза товаров, валюты и валютных ценностей.

Перечень документов, которые администрация судов заграничного плавания обязана представлять должностным лицам пограничной комиссии при пересечении государственной границы, определен международной морской конвенцией ИМКО.

Документы представляются при пересечении границы таможенным, иммиграционным, санитарным и другим службам, в части их касающейся, судами заграничного плавания в портах государств — участников данной Конвенции.

Документы составляются на английском языке, языке флага судна и могут быть составлены на русском языке. Форма документов унифицирована и утверждена ИМКО.

Для таможенного оформления судов и товаров, перевозимых на судах заграничного плавания, необходимы, следующие документы:

1. Общая (генеральная) декларация (General declaration) — основной документ, содержащий сведения о судне.
2. Грузовая декларация (Cargo declaration) — основной документ, содержащий сведения о товарах, не включенных в декларацию о судовых припасах и в индивидуальные декларации членов экипажа.
3. Декларация о судовых припасах.
4. Судовая роль (Crew list) — список экипажа.
5. Список пассажиров (Passanger list) — это основной документ, содержащий сведения о пассажирах, находящихся на борту судна.
6. Список оружия — основной документ, содержащий сведения о наличии оружия на борту судна.

7. Список наркотиков и наркосодержащих медикаментов — основной документ, содержащий сведения о наличии наркотиков на борту судна.
8. Справка о наличии валюты и валютных ценностей — содержит сведения о наличии российской и иностранной валюты в судовой кассе.
9. Особую важность имеют коносаменты — представляемые судовой администрацией документы на товары, перевозимые на судах заграничного плавания.
10. Грузовой манифест (Cargo manifest) — перечень коносаментов. Содержит все сведения о грузах, находящихся на борту судна [42, 43].

Система национального регулирования качества в Китае

Структура китайской правовой системы

Программа национальной системы качества требует реализации законодательных инициатив, включая пересмотр действующего законодательства и введение нового законодательства. Соглашение WTO-ТВТ устанавливает требования относительно того, как рынки должны регулироваться посредством технических положений и использования международных стандартов в целях обеспечения косвенной гармонизации технических положений. В связи с этим, необходимо скорейшее документирование китайской правовой системы с тем, чтобы международные требования соблюдались в рамках национальных принципов и традиций [27].

Система национального регулирования качества в Китае

Законодательные органы

Национальный народный конгресс - верховный орган законодательной власти Китая, наделен полномочиями по внесению поправок в Конституцию, а также по изменению базовых законов, включая уголовное право и гражданское право.

Государственный совет - верховный орган административной власти в Китае, наделен полномочиями, в соответствии с Конституцией и законами, по выработке административных мер и административных законов и нормативно-правовых актов, а также вынесению решений и распоряжений.

Министры, комиссии и администрации под руководством Государственного совета Китая наделены полномочиями, в соответствии с законами, административными законами и нормативно-правовыми актами, решениями и распоряжениями Государственного совета, на вынесение приказов и указаний и выработку нормативно-правовых актов [27, 41].

Общее управление надзором за качеством, инспекцией и карантинном Китайской Народной Республики (УНКИК) объединяет бывшую государственную службу по качеству и техническому надзору Китая и бывшее государственное управление за инспекцией при въезде-выезде и карантинном в Китае.

Также есть Служба по сертификации и аккредитации Китайской Народной Республики (ССКК), и Управление по стандартизации Китая (УСК), которые подчиняются Общему управлению надзором за качеством, инспекцией и карантинном Китайской Народной Республики.

Элементы системы качества

Национальная система качества не является отдельной областью политики, основным элементом является определение основных действующих лиц в области технического регулирования, ответственных за обеспечение безопасности продукции, защиту потребителей и охрану окружающей среды. В Китае данными органами являются Общее управление надзором за качеством, инспекцией и карантинном Китайской Народной Республики, Служба по сертификации и аккредитации Китайской Народной Республики и Управление по стандартизации Китая [27].

15. Международные закупки

Основные понятия международных закупок

Движение товаров в международной цепи снабжения всегда встречается с проблемами, которые связаны с неопределенностью, путаницей и задержкой в международных перевозках грузов, с резервными запасами товаров.

Фирмы, участвующие в международной торговле постоянно корректируют свою политику относительно товарных запасов. Товарные запасы, которые поддерживаются в одной стране, необязательно будут нужны на рынках соседних государств, поскольку могут существовать кажущиеся второстепенными, но на деле существенные отличия в ассортименте товаров, продаваемых в каждой стране [30].

Каждый раз при пересечении границы с товара взимается пошлина. Поэтому в случае непродажи его возврат связан с издержками. Но во многих странах проводится частичный или полный возврат пошлины, если импортированный товар реэкспортируют в пределах установленного периода времени с начала его поступления в страну. Возвращенные единицы товара практически не используются в операциях, связанных с международным распределением, особенно если возврат включает движение товаров через национальную границу. Это приобретает значение для фирм, пытающихся достичь высокого уровня обслуживания потребителей по международным стандартам, поскольку исключается возможность возврата покупателями некачественного товара на фабрику, где его изготовили [17].

В настоящее время создан ряд компьютерных программ, которые помогают управлять международными товарно-материальными запасами. Одна из таких программ, используемая компанией Cummins Engine, применяется на товарном складе этой фирмы в Брюсселе, который занимается распределением товаров в 18 странах Западной Европы. Одной из ее уникальных возможностей является многоязычность и то, что она использует текущие значения валют различных стран. Возможность работы на разных языках позволяет при необходимости готовить на нужном языке отгрузочные документы, счета-фактуры и т.п. Способность к конвертированию валют позволяет выставлять счета покупателю в валюте его страны, учитывая ежедневные относительные изменения стоимости мировых валют, поскольку они влияют на действительный размер уплачиваемых налогов [30].

Международное снабжение

Понятием международное снабжение обозначают процесс приобретения сырья и комплектующих за пределами страны.

Некоторые компании по своей структуре и деятельности действительно являются мировыми и пытаются создавать изделия, которые можно производить и продавать во многих частях света.

Развивающиеся страны ставят перед иностранными фирмами различные ограничения, и американским фирмам приходится тщательно анализировать свою заграничную деятельность, чтобы обойти их [31].

Международные маркетинговые каналы

Взаимосвязанные каналы, в которых участники логистической цепи выполняют определенные функции: канал принадлежности, канал переговоров, канал финансирования, канал продвижения и логистический канал. В международных транзакциях появляется шестой канал — канал документооборота, который был вызван внушительными объемами сопровождающей международное перемещение грузов информации. Подготовка всех документов, их комплектация и обеспечение их своевременного прибытия на место назначения сами по себе становятся далеко не второстепенной логистической операцией [25].

Условия поставок

Выбор условий поставок сторонами в рамках канала переговоров между покупателем и продавцом, определяется следующими условиями поставок:

1. Физические предметы (логистический канал).
2. Плата за товары, оплата перевозки груза и страхование товаров в пути (канал финансирования).
3. Законное право распоряжаться товарами (канал принадлежности).
4. Необходимая документация (канал документооборота).
5. Ответственность за содержание товара или уход за ним в пути, если товаром окажется, например, крупный рогатый скот (логистический канал).

Все условия конкретизируются в контракте на поставки путем составления календарного графика доставки товара, определения географического местоположения пункта доставки, а также других условий, связанных со сроками и местом поставки [21].

Базисные условия поставок для определения цены на товары, отгружаемые продавцом зарубежному покупателю
Термины, наиболее употребительные в международной торговле, обозначающие базисные условия поставок, на основании которых устанавливается цена на товары, отгружаемые продавцом зарубежному покупателю:

1. Франко-завод — EXW(Ex Works). Это цена товара, отпускаемого прямо со склада производителя (продавца).

2. Франко-перевозчик — FCA (Free Carrier). Грузоотправитель доставляет за свой счет товары перевозчику в определенное место. Этот термин часто используют в случае перегрузки контейнеров с одного вида транспорта на другой.

3. Франко-вагон — FOR (Free On Rail). Продавец обязуется за свой счет погрузить товары, отправляемые за границу, на транспортное средство.

4. Франко-аэропорт ~ FOB Airport (Free On Board Airport).

Продавец обязуется за свой счет доставить товары в аэропорт, указанный покупателем.

5. Франко вдоль борта судна — FAS (Free Alongside Ship). Продавец обязуется доставить товары за свой счет к борту судна, а покупатель — оформить вывоз товаров и погрузить их на борт.
6. Франко-борт судна — FOB (Free On Board a Vessel). Продавец обязуется за свой счет оформить вывоз товаров и погрузить их на борт судна
7. Стоимость и фрахт — CAF (Cost And Freight). Продавец оплачивает расходы и фрахт до конкретного оговоренного порта.
8. Стоимость, страхование и фрахт — CIF (Cost, Insurance and Freight). Условия доставки аналогичны CAF, но дополнительно продавец обязан застраховать товар на время его перевозки водным транспортом.
9. Фрахт или перевозка, оплаченные до определенного пункта (Freight Or Carriage Paid To A Specified Point). По этим условиям риск переходит к покупателю в пункте, где товары передаются первому перевозчику.

10. Фрахт или перевозка и страховка, оплаченные до определенного пункта (Freight Or Carriage And Insurance Paid To A Specified Point). Эти условия аналогичны условиям в п. 9, но дополнительно продавец страхует товары при отгрузке.
11. Франко-судно (Ex Ship). Продавец отвечает за погрузку на борт судна и доставку товара в порт импортера.
12. Франко-пристань (Ex Quay). Продавец отвечает за доставку товара в порт импортера и его разгрузку.
13. Франко-граница — DAF (Delivered At Frontier). Продавец несет риски и оплачивает доставку товара до границы, но не оплачивает импортеру провоз товаров через нее.
14. Франко-место назначения — DDP (Delivered With Duty Paid). Продавец доставляет товары до двери импортера [31].

Этот сокращенный и упрощенный перечень различных условий поставок и перехода ответственности от одной стороны к другой приведен в сборнике ИНКОТЕРМС — международные коммерческие термины (INCOTERMS). На практике существует даже больше, чем оговорено в ИНКОТЕРМС, вариаций условий, подлежащих согласованию, особенно если одна сторона принимает во внимание специальные услуги, связанные с передвижением определенных видов товаров через некоторые порты или аэропорты. Проблематичен также выбор валюты, которой будет оплачиваться товар, что особенно важно, если платеж предстоит в будущем. Вместо денежных расчетов можно использовать бартерные операции, что налагает дополнительные обязанности на менеджера-логиста, так как нужно позаботиться еще и о доставке и реализации товаров, получаемых в счет платежа [31].

Государственное регулирование потоков в международной торговле

В международных сделках национальные правительства играют важную роль, которая проявляется в нескольких формах. Государство облагает импорт многих товаров таможенными пошлинами. Для взимания пошлины товары, включая и багаж пассажиров, проверяют при пересечении государственной границы. Любые таможенные пошлины оплачиваются до того, как товар пересечет границу. Для защиты местных производителей на многие товары устанавливают высокие ставки таможенных пошлин. Но когда тарифные барьеры уже возведены, позже их нелегко отменить. Импортные тарифы иногда зависят от страны поступления товаров, что влияет на выбор иностранного поставщика и создает привилегии отдельным странам [21].

С тарифами связаны импортные квоты, т.е. физические ограничения на количество товаров, которое можно импортировать из какой-либо страны в течение определенного периода времени.

Квоты устанавливаются на товары, для которых не существует никаких тарифов, они служат для защиты местных производителей на тот период, пока внутренние цены выше зарубежных [21].

Нетарифные барьеры

Правительственные действия направлены на сдерживание потока международной торговли.

Но иногда правительства, наоборот, идут на то, чтобы предоставить другим государствам определенные преференции или пониженные тарифы на импорт, которые фиксируются в международных соглашениях и могут быть установлены нетарифные барьеры — определенные правила, которые снижают импортный поток.

Нетарифные барьеры могут создаваться и некоторыми государственными учреждениями, не заинтересованными в зарубежной торговле определенными товарами [31].

16. Отдельные аспекты международной логистики

Международные закупки и управление цепочками поставок

Термины, которые используются равноценно в отношении понятий международных закупок: глобальные закупки ('Global Purchasing), глобальные источники поставок (Global Sourcing), зарубежные источники поставок (Foreign Sourcing,), международные источники поставок (International Sourcing,), многонациональные источники поставок (Multinational Sourcing) и различные комбинации вышеперечисленных терминов.

Первоначально международные закупки являлись попыткой уменьшения производственных затрат в международной конкуренции [16].

Для управления международными поставками конкретные организационные формы не очень важны по сравнению с четким распределением прав и обязанностей.

Большое значение имеет система поощрений и вознаграждений фирмы. Фирмы могут устанавливать специфические задачи, например минимизацию стоимости закупок и транспортирования. Но несмотря на значимость минимизации затрат, приоритетным является обеспечение надежности поставщиков, которые должны стать стратегическими партнерами.

Закупаемое сырье, материалы и услуги, по статистике, составляют в среднем 80-95 % себестоимости продукции предприятий. Качественное, эффективное управление закупками и цепочками поставок – важнейший фактор выживания компаний и победы в конкурентной борьбе.

Основными («классическими») элементами международной логистики являются транспортные системы (компании, осуществляющие грузоперевозку), складские комплексы, а также системы комиссионирования.

И все же международная логистика – это не только грузоперевозки и складирование.

Современная международная логистика - некая концепция управления грузопотоками между государствами.

В арсенале современной международной логистики есть такая мощная информационная составляющая, как сеть Интернет, что ощутимо повышает эффективность грузопотоков [11].

Основной тенденцией развития международной логистики является так называемая «электронная логистика», все процессы которой запускаются через on-line транзакции.

Развитие международной логистики, постановка логистических задач и эффективность их решения напрямую зависит от тенденций мирового рынка. Ведущее направление международной логистики - создание логистических цепочек, позволяющих снизить временные и финансовые потери на пути от производителя к потребителю, а главное - информационные системы, применяемые для управления цепочками поставок [20].

Системы для управления перевозками (Transportation Management Systems -- TMS) используются для составления оптимального плана транспортировки товаров и материалов (с учетом необходимых сроков поставок, возможных видов транспорта, графиков работы и т. д.), подготовки оптимальной схемы загрузки транспортных средств, отслеживания грузов, находящихся в пути.

Системы для управления заказами (Order Management Systems -- OMS) используются покупателями для формирования заказа с учетом его индивидуальных требований. С помощью OMS-системы оценивают возможность выполнения заказа и предлагают альтернативные варианты (используя данные о наличии продукции и запланированных поступлениях) и отслеживают ход выполнения на всех стадиях с помощью информации, полученной из WMS-, TMS- и MES-систем [39]. Современная логистика без информационных технологий не может существовать и развиваться [11].

17. Международные логистические центры

Место транспортно-логистических центров в системе доставки груза

В термине «транспортно-логистический центр» акцент сделан на слово «транспорт», а не на логистику. Точнее специфику деятельности отражает термин «логистический центр на транспорте» и его производный термин «логистический центр морского транспортного узла» (МЛЦ), подчеркивающий место возникновения проблем. МЛЦ - как оператор доставки груза позволяет грузовладельцам иметь дело с одним лицом, освобождая их от необходимости взаимодействовать с множеством организаций и развивать собственные «логистические» структуры.

Всю организационную работу по доставке груза по требованиям клиента выполнит МЛЦ своими силами и средствами или по договорам с остальными участниками торгово-транспортного предприятия.

Вопрос, какие и в каком объеме выполнять логистические функции подразделениями самого предприятия-производителя продукции, решается каждым грузовладельцем исходя, прежде всего, из коммерческих соображений по принципу «что дешевле» и что менее хлопотно. Идея организации логистических центров в морских портах и для решения проблемы взаимодействия предприятий смежников в транспортных узлах кажется перспективной. Важнейшая задача - определить место логистических центров для конкретной конфигурации грузопотоков в экспорте и импорте через морские порты, т.е. с учетом особенностей национальной экономики [15].

Основную долю во внешнеторговых перевозках с участием морского транспорта составляют массовые грузы: нефть и нефтепродукты, навалочные и насыпные грузы, металлы, лес и т.п. В них же используются системы доставки груза на зарубежные порты с использованием железнодорожного транспорта.

Растет доля генеральных грузов в контейнерах.

Для решения вопросов кооперационной политики требуются логистические центры в транспортных узлах, которые аккумулируют необходимую информацию и прогнозируют ситуацию с учетом времени реакции системы. Ситуация в распределительной сети меняется постоянно. И логистические центры должны отслеживать и контролировать продвижение груза до получателя и учитывать запаздывание на принятое решение [32].

Решение проблемы координации действий партнеров в транспортном узле берет на себя МЛЦ.

Для грузовладельца логистические центры в транспортных узлах позволяют освободиться от массы посредников и обслуживающих организаций и от необходимости создавать у себя соответствующие подразделения.

Организационные услуги МЛЦ оказываются клиентам на коммерческой основе.

МЛЦ - необходимое звено в объединении участников в единое торгово-транспортное предприятие для реализации всего комплекса услуг по доставке груза потребителям [15].

Отставание в организации интермодальных перевозок грузов (в контейнерах, пакетах и других средствах укрупнения грузовых единиц) происходит по причине нехватки специализированных терминалов на пути следования контейнерных грузов и отсутствия специализированных (по сути логистических) компаний, способных обеспечить электронный обмен данными о движении контейнеров на всем пути следования от отправителя до получателя.

Ожидается, что создание логистических центров будет способствовать углублению межнациональной кооперации и, таким образом, формированию эффективных транспортно-логистических сетей.

Это особенно важно при управлении грузопотоками в международных транспортных коридорах и оптимизации распределения грузоперевозок [7].

Деятельность МЛЦ имеет особенности, которые вызываются спецификой условий функционирования и развития транспортных узлов. Для транспортного узла начало деятельности МЛЦ связано с организацией компаний операторов смешанных перевозок и в дальнейшем функций оператора транспортного узла. Для другого транспортного узла, где железнодорожные и автомобильные перевозки являются «узким местом», а рост объемов контейнерных грузов требует специфических проектных и эксплуатационных решений, МЛЦ может выполнять весь объем подготовительных работ, включая регулирование внутри узловых перемещений грузов и подвижного состава.

Для становления МНЦ должны быть благоприятные условия.

Во-первых, коммерческий эффект от деятельности МЛЦ для частных инвесторов и, конечно, конкурентоспособность открывающегося логистического коридора, через который проходят маршруты доставки груза, контролируемые операторами смешанных перевозок.

Во-вторых, интерес к партнерству, к объединению усилий грузовладельцев и их участие в проектах развития транспортных узлов и подходов к ним.

И, наконец, должна осознаваться потребность в едином организационном начале, реализуемом МЛЦ.

Для успешного функционирования МЛЦ нужна и соответствующая законодательная база [27].

Литература

1. «АНТЭК-ЛОГИСТИК» / [<http://www.anteklogistic.com/uslugi/76/>].
2. Афанасенко И. Д., Борисова В. В. Логистика снабжения. - М.: Изд-во «Книга по требованию», 2010.
3. Афанасенко И., Борисова В. Экономическая логистика. -СПб: Питер, 2012.
4. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: Интегрированная цепь поставок. 2-е изд. - М.: ЗАО Олимп-Бизнес, 2008.
5. Блам Ю.Ш., Соломенникова Е.А. Логистика фирмы (схемы)/ Учебные материалы по курсу / НГУ. – Новосибирск, 2012.
6. Володин А.В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России [Текст]: статья [Электронный ресурс] / А.В. Володин. – <http://www.rustrana.ru>.
7. Гагарский Э.А. Интермодальные перевозки [Текст] / Э.А. Гагарский, С.А. Кириченко // Логистика. – 2002. № 1.
8. Гаджинский А.М. Практикум по логистике. -М.: ИКЦ “Маркетинг”, 2009.
9. Гаджинский А. М. Логистика /учебник. - М.: Дашков и Ко., 2013.
10. Голдсби Т., Мартиченко Р. Бережливое производство и 6 сигм в логистике. Руководство по оптимизации логистических процессов/ пер. с англ. Т. Ежов. - М.: Гревцов Паблшер, 2009.

11. Джонсон, Джеймс, Вуд, Дональд, Ф., Вордлоу, Дэниел, Л., Мерфи-мл., Поль, Р. Современная логистика, 7-ое изд.: Пер. с англ. – М.: Изд. Дом «Вильямс», 2002.
12. Дитрих М. Складская логистика. Новые пути системного планирования. - М.: КИА центр, 2004.
13. Домнин, И. В. Ликвидация транспортных барьеров – снижение логистических издержек [Текст] / И. В. Домнин // Логистика сегодня. – 2009. – №2. – С. 84–87.
14. Дыбская В.В. Логистика для практиков. Эффективные решения в складировании и грузопереработке. - М.: ИПТИЛ ВИНТИ РАН, 2002.
15. Заев С.Н., Полянцев Ю.Д., Филатова Т.В. Транспортно-логистические центры// Бюллетень транспортной информации, Июнь 2008 (156), Июль 2008(157) // www.natrans.ru
16. Закупки на международном рынке / [<http://promen.org/men/men0242.php>].
17. Зимовец А.В. Международные расчеты и финансирование: Конспект лекций. – Таганрог: Изд-во НОУ ВПО ТИУиЭ, 2010.
18. Кокин А.С., Левиков Г.А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. – М.: Изд-во: Инфотропик Медиа, 2011.
19. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и науч. редакцией проф. В.И. Сергеева. - М.: ИНФРА-М, 2005.
20. Кох, И. Тенденции в международной логистике [Текст]: статья [Электронный ресурс]: [пер. с англ. Н.Н. Ковтонюк] / И. Кох. – <http://www.loginfo.ru>. – 2007. – №6. – С. 10–15.

21. Кретов И.И., Садченко К.В. Логистика во внешнеторговой деятельности // - М.: Изд-во: Дело и сервис, 2011 г.
22. Круминыш Н., Витолиныш К. Логистика в Восточной Европе. - М., 2007.
23. Кузьмин А.С. Международные перевозки. Серия: Ответы на экзаменационные вопросы // Изд-во: ТетраСистемс, 2008.
24. Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров [Текст] : учеб.-практ. пособие для студ. вузов / В.М. Курганов.– М.: Книжный мир, 2005.
25. Линдерс М., Джонсон Ф., Флинн А., Фирон Г. Управление закупками и поставками/ пер. с англ. Ю. Щербанин, В. Егоров. - М. Юнити-Дана, 2007.
26. Логистические системы / <http://www.logsystems.ru/articles/logistic-systems> .
27. Логистические компании: международные перевозки, таможенный брокер, грузоперевозки Москва, перевозки из Китая, логистика складские услуги / <http://mobi-center.ru> .
28. Методы выбора поставщика / <http://www.secreti.info/biz149.html> .
29. Международная морская логистика / [http://inlogist.com/index.php?option=com_content&view=article&id=54].
30. Международные закупки / <http://promen.org/men/men0242.php>.
31. Международные закупки и управление цепочками поставок /<http://ru.strategs.com/services/consulting/mls> .
32. Морские контейнерные перевозки грузов / <http://www.cardel.ru/morskie> .

33. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2000.
34. Назаренко В.М. Международная деятельность по совершенствованию транспортного обеспечения внешнеэкономических связей. – М.: МГИМО, 1996.
35. Некрасова А.Г., Миротин Л.Б., Меланич Е.В., Некрасова М.А. Управление цепями поставок в транспортном комплексе. Серия: Инженерная логистика // Изд-во: Горячая Линия - Телеком, 2012.
36. Оценка логистических затрат и пути их оптимизации / <http://logistic-forum.lv/teorija-analitika/menedzment-logistiki/257-optimizacija-zatrat-logistiki>.
37. Просветов Г. И. Управление запасами: задачи и решения. М.:Альфа-Пресс., 2009.
38. Персианов В.А., Скалов К.Ю., Усков Н.С. Моделирование транспортных систем.– М.: Транспорт, 1972.
39. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы: Учебное пособие. - СПб.: Изд. Дом «Бизнес – пресса», 2001.
40. Сток Дж. Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: Пер. с 4-го англ.– М.: Изд-во ИНФРА-М. , 2005.
- 41.Сурин А.А., Чеховская М.Н. «Китайский фактор» в развитии транспортно-логистического рынка России [Текст] / А.А. Сурин, М.Н. Чеховская // Логистика сегодня. – 2009. – №4.– С. 240–259.
- 42.Таможенный контроль (англ. customs examination/check): <http://belyashov.chat.ru/GRANICA/gran31.html> .

43. Транспортная логистика [Текст] : учеб. для студ. / под ред. Л.Б. Миротина. ЭКЗАМЕН. – М., 2003.
44. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения [Текст] / Н.А. Троицкая. – М.: АСМАП, 2006.
45. Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок [Текст]: [пер. с англ.] / Д. Уотерс. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003.
46. Ханин М. С. Международное морское торговое судоходство. Экономика. Политика // Изд-во: ТрансЛит, 2011.

Международная логистика: иллюстративный материал к курсу. / Сост. Е. А. Соломенникова. Новосиб. гос. ун-т, эконом. ф-т - Новосибирск : НГУ, 2014. 256 с. (Проект «Развитие сотрудничества НГУ с Хэйлунцзянским университетом (г. Харбин, КНР) в рамках совместного Китайско-российского института»).

© Соломенникова Елена Афанасьевна, составитель, 2014.

Электронное издание. Объем 1,5 Мб.

Файл в формате pdf сформирован М. В. Лычагиным 30.11.2014.

Размещение в электронной библиотеке трудов
Экономического факультета НГУ осуществлено

М.В. Лычагиным 30.11.2014.

Аннотация

Иллюстративный материал к курсу «Международная логистика» составлен в соответствии с требованиями подготовки студентов Китайско-российского университета и включает 19 разделов.

Этот материал может быть использован для самостоятельной подготовки в области теоретических знаний по международной логистике и для практических занятий по данному курсу.

Представленный материал содержит формулировки основных понятий и описания процессов международной логистики.

Показаны участники и формы международных логистических систем, виды международных перевозок и транспортные средства для их осуществления. Уделено внимание границам эффективного применения различных видов транспорта и экономическому обеспечению логистики.

В качестве примера формирования и развития международной логистики приведены Россия и Китай. Данный материал предназначен для студентов Китайско-российского института.