

Калиева Г.С.
**Некоторые вопросы развития
логистики в рамках
глобализации рыночных
отношений**

В данной статье автор исследует некоторые аспекты формирования и развития логистики в контексте глобализации рыночных отношений. Таможенная логистика рассматривается как совокупность двух видов деятельности – логистической и таможенной. Дан анализ глобальных и субглобальных факторов развития таможенной логистики. К глобальным факторам автор относит: международную экспансию промышленности, рост международной торговли, международное разделение труда и кооперацию, необходимость обеспечения конкурентных преимуществ на мировом рынке сбыта продукции, изменение философии рынка, растущая экономическая мощь регионов и возрастающий дефицит ресурсов. К субглобальным факторам развития логистики автор относит рост объемов производства и связанное с этим увеличение издержек сферы обращения.

Ключевые слова: Глобализация, логистика, таможня, товар, экономика.

Kalieva G.S.
**The some questions of
development of logistics within
globalization of the market
relations**

In this article the author investigates some aspects of formation and development of logistics in the context of globalization of the market relations. The customs logistics is considered as set of two kinds of activity – logistic and customs. The analysis of global and subglobal factors of development of customs logistics is given. The author carries to global factors: the international expansion of the industry, growth of international trade, the international division of labor and cooperation, need of ensuring competitive advantages in the world market of sales of products, change of philosophy of the market, the growing economic power of regions and the increasing deficiency of resources. The author refers to subglobal factors of development of logistics – increase in production and the increase in expenses of the sphere of the address connected with it.

Key words: Globalization, logistics, customs, goods, economy.

Калиева Г.С.
**Нарықтық қатынастардағы
жаһандану шеңберіндегі
логистика дамуының кейбір
мәселелері**

Автор ұсынылған мақалада нарықтық қатынастағы жаһандану контекстіндегі логистика дамуы мен қалыптасуының кейбір аспектілерінің мәселелерін зерттейді. Кедендік логистика – кедендік логистиканың екі қызметінің жиынтығы ретінде қарастырылады. Кедендік логистиканың даму факторларына тереңдетілген түрде талдау берілген. Автор жаһанды факторларға мыналар жататындығын көрсетеді: өндіріске халықаралық экспансия, халықаралық сауданың өсуі, кооперация еңбектерінің халықаралық бөлінуі. Өнімнің халықаралық саудада бәсекеге қабілеттілігінің қамтамасыз ету қажеттілігі, сауда философиясының өзгеруі, ресурстарға дефициттің өсу қарқыны мен аймақтардың экономикалық күшінің өсуі.

Түйін сөздер: жаһандану, логистика, кеден, тауар, экономика.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РАМКАХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Таможенная логистика – новейшее прикладное направление логистики, которое соединяет две государственно-хозяйственные сферы, чрезвычайно важные для развития Казахстана как независимого государства и ее интеграционного курса, а именно – логистическую и таможенную деятельность. Логистика определяет направления интеграции Казахстана в мировую транспортно-логистическую систему, а таможенная деятельность имеет целью обеспечение экономической безопасности Казахстана в условиях глобализации мирового хозяйства. Таможенная логистика своим объектно-предметным полем имеет внешнеторговые потоки во время их пересечения таможенной границы страны и их таможенную обработку. Логистическая функция таможенной деятельности занимает важное место наряду с тарифно-регулирующей информационно-аналитической, контрольно-пропускной и финансово-экономической, интегрируя их. Это направление недостаточно раскрыто в литературе. В то же время тесная связь таможенной деятельности и логистики четко прослеживается в Таможенном кодексе Казахстана [1], однако это не нашло адекватного отображения в литературе по таможенному делу, а сам термин «таможенная логистика» отсутствует в Словаре экономических терминов Казахстана.

Основой логистической функции таможенной деятельности является логистическая организация процесса таможенной переработки грузов, которая объединяет процессы реализации таможенных режимов, связанных с физическим перемещением внешнеторговых грузов через таможенную границу. Логистика должна обеспечить согласованность материальных (товарных), информационных и финансовых потоков в таможенной деятельности, оптимальную технологию перемещения товаров через таможенную границу с целью ускорения этого процесса, а также отработку стандартных логистических требований как по отношению к таможенным режимам (то есть относительно таможен), так и к участникам внешнеторговой деятельности. Итак, логистическая функция таможенного дела охватывает две составляющие: 1) логистизацию процесса таможенной переработки грузов; 2) таможенную деятельность транспортно-логистических компаний – как иностранных, что действуют в Казах-

стане, так и казахстанских. Первое направление имеет основой анализ таможенно-логистических потоков, то есть интегрированных логистических (товарно-информационно-финансовых) потоков, связанных с пересечением таможенной границы Казахстана внешнеторговыми потоками и взысканием соответствующих таможенных сборов и платежей. Основой таможенно-логистических потоков являются внешнеторговые потоки, которые имеют трансграничный характер. Они включают входные (импорт) и выходные (экспорт) виды потоков. Их сопровождают информационные потоки: выходные (от таможен до центрального органа), входные (наоборот), сопроводительные (документы на товар). Финансовые потоки, в свою очередь, бывают выходные (взыскание и перечисление пошлины в бюджет) и входные (государственное финансирование таможен). Таможенные функции транспортно-логистических фирм состоят в том, что, во-первых, их производственная деятельность связана с пересечением таможенных границ, следовательно, требует знания и соблюдения таможенных требований и взаимодействия с таможенными органами; во-вторых, большие транспортно-логистические фирмы имеют в своей структуре таможенные посты и лицензированные таможенные склады, могут выполнять функции таможенного перевозчика и таможенного брокера, то есть сами могут осуществлять таможенные функции.

Сегодня неоспорим факт обращения специалистов и ученых, бизнесменов и хозяйственников к логистике для решения в основном проблем экономического характера. Что послужило толчком для широкого развития логистики в конце XX века? Какие движущие силы спровоцировали этот процесс? Для ответа на этот вопрос рассмотрим факторы развития логистики.

По масштабности эти факторы следует классифицировать на глобальные и субглобальные.

Рассмотрим глобальные факторы.

1. Международная экспансия промышленности. Этот фактор побуждает фактически все крупные компании к участию в бизнесе за пределами своей страны. В связи с этим организации теперь находятся в постоянном поиске, в пределах суши и воды земного шара, лучших вариантов доставки, хранения, распределения и сбыта своей продукции. Во всем этом им помогает логистика.

2. Рост международной торговли. Данный факт зафиксирован Программой действий «Повестка дня на XXI век (AGENDA 21)», одобрен-

ной Конвенцией ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро (Саммит «Планта Земля», 1992 г.). В данном документе указано, что «за последние годы мировая торговля продолжала расти более интенсивно, чем мировое производство. Открытая, справедливая, надежная, недискриминационная многосторонняя система торговли, согласующаяся с целями постоянного развития, ведет к оптимальному распределению глобального производства в соответствии с конкурентоспособностью и является выгодной для всех торговых партнеров» [2]. Указанная выгода сегодня во многом усиливается благодаря логистике, интегрирующей деятельность международных фирм и компаний для достижения наиболее высоких результатов.

3. Международное разделение труда и кооперация. На мировом рыночном пространстве сегодня идет интенсивный процесс образования новых транснациональных компаний, которые вынуждены использовать в бизнесе глобальные логистические каналы и цепи, что связано с возможностями повышения отдачи на вложенный капитал, использованием логистическим посредником в других странах более низких тарифов, а также благоприятными финансовыми условиями.

4. Необходимость обеспечения конкурентных преимуществ на мировом рынке сбыта продукции. В Программе действий «Повестка дня на XXI век (AGENDA 21)» указано, что «...все большее внимание уделяется повышению роли предприятий и собственно конкурентоспособности рынков на основе внедрения политики, предусматривающей конкуренцию» [2]. Это может быть достигнуто, прежде всего, за счет быстрой адаптации товаропроизводителей к постоянно изменяющимся условиям рыночной среды и спросу на продукцию. Успех в достижении сильной конкурентной позиции на рынке возможен при условии использования логистики.

5. Изменение философии рынка. Сегодня мировая экономика переживает следующую фазу трансформации рынка, а именно переход от «рынка продавца» к «рынку покупателя». Это влечет за собой:

- усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качественным характеристикам процесса распределения;
- рост «диктата потребителя» по отношению к производителям и их партнерам по бизнесу.

6. Растущая экономическая мощь регионов. Этот процесс представляет более широкие возможности перемещения материалов ввиду уве-

личения потребления продуктов. Более сильная экономика имеет и более эффективную логистику благодаря более совершенной инфраструктуре. Это было отмечено еще в 1776 г. Адамом Смитом: «Дороги, каналы и судоходные реки – это самые сильные факторы, способствующие улучшениям» [3, с. 111].

7. Возрастающий дефицит ресурсов. Это проблема глобального характера номер один. Результаты ее обсуждения нашли отражение в Программе действий «Повестка дня на XXI век (AGENDA 21)»: «...увеличивается использование человечеством энергии, воды и других ресурсов, как в валовом объеме, так и на душу населения, и их недостаток может возникнуть во многих частях света...». В этом же документе подчеркнуто, что международное сотрудничество должно стремиться:

- к обеспечению лучшего управления природными ресурсами, при котором учитываются потребности развития;

- внедрению более эффективных производственных процессов, ведущих к отсутствию отходов или сведению их объема к минимуму;

- совершенствованию производственных систем путем внедрения таких технологий и процессов, при которых ресурсы используются более эффективно и в то же время создается меньше отходов, то есть получение большего эффекта при меньших затратах является одним из важнейших путей достижения постоянства в сфере бизнеса и промышленности;

- развитию науки: она должна продолжать играть все более важную роль в повышении эффективности использования ресурсов, в поиске новых методов и альтернатив развития. Она должна постоянно заниматься переоценкой и благоприятствовать развитию менее интенсивных тенденций в области использования ресурсов, включая интенсивное использование энергоресурсов в промышленности, сельском хозяйстве и на транспорте.

Указанным документом странам рекомендовано по необходимости с помощью международных организаций «разрабатывать, применять и внедрять экономические подходы и новые и усовершенствованные структуры, которые стимулируют более рациональное использование ресурсов» [2].

Как видно, логистика фигурирует, по крайней мере, в неявном виде, практически в каждом указанном пункте. Сегодня уже неоспоримым является тот факт, что в области экономии ресурсов логистика имеет достаточно широкие

возможности, реализовать которые призваны именно «новые и усовершенствованные структуры» – службы и отделы логистики.

К субглобальным факторам развития логистики относится рост объемов производства и связанное с этим увеличение издержек сферы обращения.

Прокомментируем данный фактор, используя материалы экономического и социального Совета ООН, опубликованные Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, а также результаты исследований известных американских (А. Кирни и Д. Уотерса и др.).

Получение продуктов и услуг связано с огромными материальными затратами. Так, в промышленности они в среднем составляют до 50% всех расходов, а в некоторых отраслях удельный вес материальных затрат увеличивается до 80-90%. Издержки, связанные с хранением сырья, материалов, полуфабрикатов, готовой продукции на складах, составляют в среднем 10 – 15% для стран Западной Европы и 20 – 28% для государств СНГ. Одной из основных причин такого превышения стало игнорирование принципов логистики [4, с. 212].

В западных странах около 93% времени движения товара от источника сырья до конечного потребителя расходуется на его прохождение по различным каналам снабжения, сбыта и, главным образом, на хранение, то есть на логистические операции. Сокращение этой составляющей позволяет ускорить оборачиваемость капитала, соответственно увеличить прибыль, получаемую в единицу времени, снизить себестоимость продукции. А собственно производство товаров, как свидетельствует статистика, занимает лишь 2% от суммарного времени цикла процесса производственно-коммерческой деятельности. На внешнюю транспортировку уходит до 5% от суммарных затрат времени. В этих же странах доля производства валового внутреннего продукта отраслями, осуществляющими товародвижение, составляет около 20%. При этом в структуре расходов этих отраслей на издержки по содержанию запасов сырья, полуфабрикатов и готовой продукции приходится примерно 44%, на складирование и экспедирование – 16, магистральные и технологические перевозки грузов – соответственно, 23 и 9%. Оставшиеся 8% приходятся на расходы по обеспечению сбыта готовой продукции.

Операции по перемещению товаров в рамках мирового рынка являются более дорогими

и сложными, чем на национальных рынках. Затраты на мировых рынках составляют 25-35% от стоимости продаж экспортно-импортной продукции, по сравнению с 8-10% от стоимости товаров, предназначенных для потребления на внутреннем рынке.

Проведенные в Великобритании исследования производственного цикла материального потока, включая его доставку конечному потребителю, показали, что в стоимости продукта, попавшего к потребителю, более 70% составляют расходы, связанные с хранением, транспортиро-

ванием, упаковкой и другими операциями, обеспечивающими продвижение материального потока [4, с. 214].

Весьма высокая доля расходов на логистику в конечной цене товара показывает, какие резервы улучшения экономических показателей субъектов хозяйствования содержит оптимизация управления материальными потоками путем совершенствования конкретных логистических операций. Данный инструментарий является весьма эффективным в конкурентной борьбе за устойчивые позиции на рынке.

Литература

- 1 Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в Республике Казахстан». Закон РК от 30 июня 2010 года №298-IV о введении в действие настоящего Кодекса // ИС Параграф.zakon.kz
- 2 Повестка дня на XXI век (Agenda 21) одобрена на 2-й Конференции ООН по окружающей среде и развитию (КОСР-2, Рио-де-Жанейро, 1992) // http://universal_ru
- 3 Семенкова Т. Г. Издание трудов Смита в дореволюционной России и в советское время // Адам Смит и современная политическая экономия / под ред. Н. А. Цаголова. – М., 1979. – 289 с.
- 4 Аникин Б. Логистика. – М.: Проспект, 2013. – 406 с.

References

- 1 Kodeks Respubliki Kazahstan «O tamozhenom dele v Respublike Kazahstan». Zakon RK ot 30 ijunja 2010 goda №298-IV o vvedenii v dejstvie nastojashhego Kodeksa // IS Paragraf.zakon.kz
- 2 Povestka dnja na XXI vek (Agenda 21) odobrena na 2-j Konferencii OON po okruzhajushhej srede i razvitiju (KOSR-2, Rio-de-Zhanejro, 1992) // http://universal_ru
- 3 Semenkov T. G. Izdanie trudov Smita v dorevoljucionnoj Rossii i v sovetskoe vremja // Adam Smit i sovremennaja politicheskaja jekonomija / pod red. N. A. Cagolova. – M., 1979.- 289 s.
- 4 Anikin B. Logistika. – M.: Prospekt, 2013. – 406 s.