

УДК 338.656

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СТРАН В КОНТЕКСТЕ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ

Кузнецов М. М., Борисов А. В., Тихонов Д.А.

Таврический национальный университет имени В.И. Вернадского, Симферополь, Республика Крым

E-mail: kuznetsov_crimea@mail.ru

В статье раскрывается сущность транспортно-логистической системы, ее значение в организации глобальных цепочек добавленной стоимости. Рассматривается влияние нетарифных мер регулирования торговли на процесс перевозки товаров. Выделяются принципы и механизмы транспортно-логистического взаимодействия стран в условиях мировой торговли.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, глобальные цепочки добавленной стоимости, глобальные производственные системы, экономическая интеграция, инструменты нетарифного регулирования торговли, либерализация торговли.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Современные процессы интернационализации и транснационализации хозяйственной деятельности, а также увеличение объемов мировой торговли в результате многостороннего сотрудничества стран в сфере либерализации международных торговых отношений являются теми факторами, которые с одной стороны способствовали формированию трансграничных и глобальных транспортно-логистических систем, а с другой – взаимообусловлены их дальнейшим развитием и расширением. Ориентация экспортного производства развитых стран на привозное сырье и комплектующие, а также широкое развитие промышленного аутсорсинга требует создания высокоразвитой логистической инфраструктуры, способной обеспечить необходимую скорость, надежность, доступность и стоимость международных товарно-материальных потоков. Тем не менее, на практике складываются рискованные ситуации, когда появляются «узкие места» при движении товаров по логистической цепи. Все это создает предпосылки для актуализации процессов либерализации внешнеторговой политики стран мира, в рамках их взаимодействия с международными торговыми организациями, которые проведением своей политики способствуют развитию мировой торговли.

Степень изученности проблемы. Среди работ отечественных исследователей теоретические аспекты международных транспортно-логистических систем представлены в трудах В. И. Воронова, А. В. Воронова, В. А. Лазарева, В. Г. Степанова, В. И. Сергеева, А. А. Кизима, П. А. Эльяшевича, В. М. Назаренко, А. В. Кочемасовой, М. А. Окландера и др.

Прикладные аспекты международной логистики изложены в работах В. М. Кислого, Е. А. Беловодской, О. М. Олефиренко, О. М. Соляник, В. И. Сергеева, В. В. Дыбской, А. М. Гаджинского, Е. А. Голикова, Н. К. Моисеевой, Н. В. Афанасьевой и др.

Среди зарубежных исследователей и специалистов проблемы транспортно-логистических систем в контексте мировой торговли следует выделить работы Ш. Мацуды, Э. Мойсе, Т. Орлика, П. Майнора, Дж. С. Уилсона, К. Л. Манна, Т. Оцуки, Дж. Р. Стока, Д. М. Ламберта, Р. Баллоу и др.

Анализ работ указанных авторов позволяет сделать вывод, что на современном этапе развития логистики как науки отсутствует единство в понятийном аппарате и в вопросах формирования, расширения и оптимизации транспортно-логистических систем как ключевого фактора развития внешнеторговой политики и мировой торговли.

Целью статьи является уточнение теоретических аспектов транспортно-логистического взаимодействия стран в контексте дальнейшей либерализации мировой торговли.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Транспорт являлся, является и будет являться одной из важнейших отраслей народного хозяйства. Он не только обеспечивает потребности в перевозках, но и является составной частью инфраструктуры, обеспечивающей материально-техническую базу формирования и развития территориального разделения труда, оказывающей существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

Повышение конкурентоспособности экономики и ее инвестиционной привлекательности (в части, зависящей от транспорта) связано, прежде всего, с обеспечением транспортной доступности территорий для деловой активности. Для предприятий она обеспечивается развитой инфраструктурой транспортных связей, а также коммерческой скоростью, качеством и надежностью транспортных услуг.

Современный транспорт – это, прежде всего, сетевая отрасль, в которой выделяются два сетевых элемента: инфраструктура и операционные элементы (подвижной состав).

Инфраструктура также состоит из двух частей: узлы и точки пересечения (порта, аэропорта и т.д.) и инфраструктурные линии (автомагистрали, железнодорожные линии и т.д.). Как правило, основные издержки и инвестиции выделяются на транспортную инфраструктуру, а большую часть доходов обеспечивают операционные элементы системы. Транспортная инфраструктура в свою очередь имеет высокую инерционность: имеющаяся инфраструктура во многом тормозит развитие и появление новых инфраструктурных объектов, особенно, если речь идет о других видах транспорта.

Транспорт становится интегрированной частью управления выпуском и реализацией товаров, так как процесс воспроизводства предполагает удовлетворение текущих потребностей покупателей. Развитие рыночных отношений стимулирует развитие процессов производства, а это ведет к мультипликационному возрастанию количества транспортных связей и ужесточению требований к его надежности.

Элементы прогресса международной транспортировки образуют единую международную транспортную систему.

Никакая экономика не может прогрессивно развиваться, если не создана эффективная функциональная модель транспортной системы. Таким образом, становится очевидным, что транспорт является основным средством, с помощью которого логистика, независимо от ее масштабов, прагматически выражается в существующей реальности.

Необходимо, чтобы разнородные транспортные технологии могли быть сопряжены объединяющими моментами, которыми должны быть: соблюдение единых транспортно-обеспечивающих принципов (синергизма, комплексности, гибкости, целесообразности и др.) и единых требований. Это возможно только на основе интеграции.

Рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия.

Сейчас особенно важную роль играет именно интеграция различного типа транспортных магистралей, транспортных узлов и самой современной системы транспортного обеспечения и логистики - приема, обработки грузов, их перевалки, работы таможни и т.п.

Транспортная система - самая важная деловая активность среди компонентов бизнеса логистические системы, связывающая ее в единую цепочку.

Логистическая цепь – это система бизнес-процессов, реализуемых в системе отношений взаимодействующих предприятий – партнеров, интегрированных в направлении потока от источников сырья до конечного потребителя.

Цепочка поставок - это глобальная сеть, которая преобразует исходное сырье в продукты и услуги, необходимые конечному потребителю, используя спроектированный поток информации, материальных ценностей и денежных средств [1]. Именно эти ключевые понятия - глобальная сеть, потребительский спрос и спроектированный поток - лежат в основе управления цепочками поставок.

В рамках развития логистики, транспорт выступает интеграционным инструментом, который объединяет разрозненные операции в единый управляемый процесс. Кроме того, тесно взаимодействующая транспортная система в логистических операциях способствует обеспечению лучшей логистической эффективности, сокращению операционной стоимости и повышению качества обслуживания (рис. 1).

Экономические закономерности рациональных глобальных логистических цепочек обуславливают наличие определенных преимуществ и неизбежных рисков, а успех или неудача определяются разумным управлением этими рисками.

Таким образом, активное взаимодействие транспорта и логистики, формирует единую транспортно-логистическую систему, одним из интегрирующих эффектов которой является рост и перераспределение международных торговых отношений между странами и регионами мира [2].

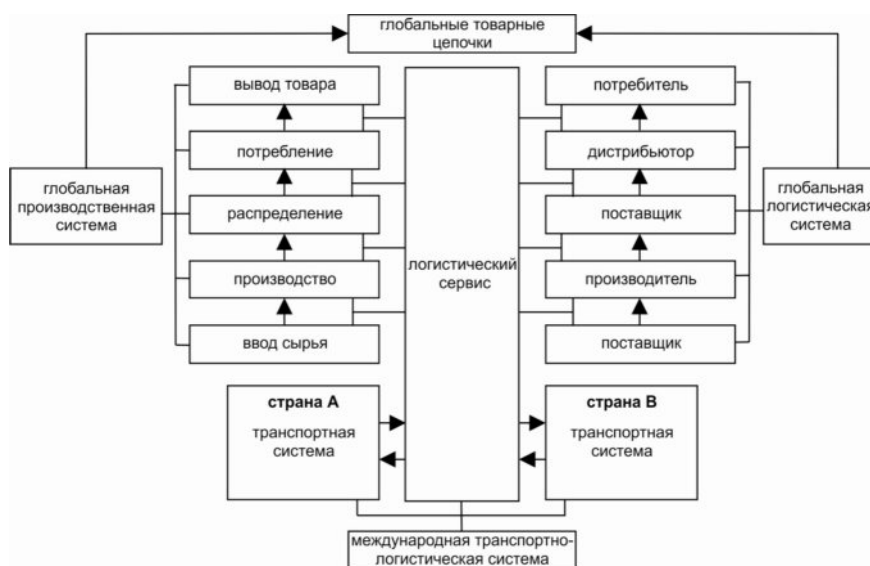


Рис. 1 Транспортно-логистическое взаимодействие стран

Значительное снижение стоимости перевозок и связи оказало содействие развитию глобальной торговой системы в 2012 году. Помимо этого, международное политическое и экономическое сотрудничество, направленное на уменьшение торговых барьеров, играет ключевую роль в поддержании устойчивого роста торговли.

Согласно докладу ВТО [2], важными экономическими факторами, влияющими на глобальную торговлю, являются население, инвестиции, технологии, энергоносители, другие природные ресурсы, а также стоимость и система перевозок.

Постоянно растущее количество инструментов нетарифного регулирования внешней торговли и активизация их применения правительствами стран мира в условиях сокращения таможенно-тарифной защиты оказывают непосредственное влияние на процесс поставки товаров, его скорость, качество и стоимость. В первую очередь это касается ограничений, связанных с участием государства во внешнеэкономических операциях на различных этапах (производство товаров, сбыт, транспортировка и т.д.). Данная группа нетарифных мер включает ограничения в отношении перевозки иностранных товаров и иностранных перевозчиков, порядок размещения государственных заказов, субсидии и дотации экспортерам и др. [3].

Не менее важным фактором с точки зрения организации транспортно-логистической системы являются таможенные процедуры и экспортно-импортные формальности административного характера. В этом секторе правительства устанавливают особые требования к оформлению внешнеэкономической документации и дополнительные требования при прохождении таможенного оформления, процедуры таможенной оценки, правила определения страны происхождения товара и классификацию товаров, требования по предотгрузочной инспекции и другие формальности [3].

Таким образом, использование широкого ряда нетарифных инструментов приводит к снижению эффективности трансграничного транспортно-логистического комплекса в условиях роста неопределенности относительно сроков оформления груза и скорости таможенной очистки. Непредсказуемость процесса перевозки увеличивает издержки как экспортеров, снижая тем самым их конкурентоспособность, так и импортеров, которые в итоге перекладываются на конечного потребителя. Кроме того, низкая эффективность таможенных процедур и ориентация таможенной системы на наполнение бюджета также приводит к росту затрат таможенных органов на контроль границ и снижению скорости трансграничных товаропотоков (рис. 2) [4].

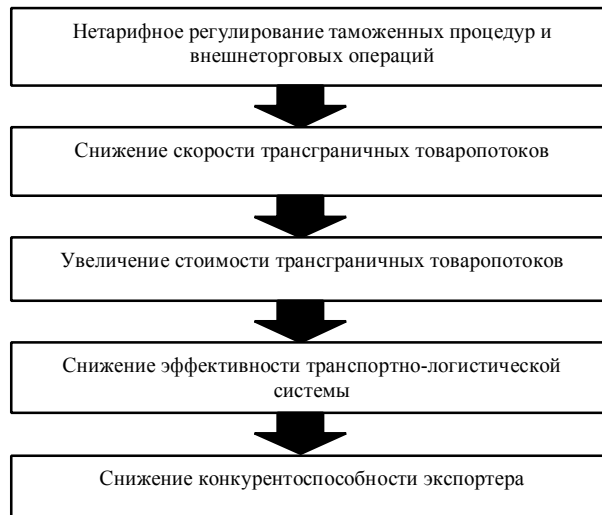


Рис. 2. Влияние нетарифных инструментов внешней торговой политики на эффективность транспортно-логистической системы [4].

Поставщики и потребители готовой продукции и услуг выступают основными субъектами рыночной активности в мировой торговле. В общем случае они представляют собой две системы, связанные каналом сбыта или так называемым логистическим каналом.

После того, как состав конкретных участников процесса продвижения материального потока от поставщика к потребителю сформирован, канал сбыта преобразуется в логистическую цепь (или цепь поставок) [5].

В настоящее время транспортно-логистическое взаимодействие стран можно рассматривать с позиций глобальных товарных цепочек, или глобальных цепочек добавленной стоимости (global commodity/value chains, GCCs/GVCs) [6].

Возглавляют глобальные цепочки добавленной стоимости, так называемые глобальные производственные системы.

Около 60% мировой торговли, объем которой на сегодняшний день составляет более 20 трлн. долл., приходится на торговлю промежуточными товарами или услугами, используемыми на различных стадиях процесса производства товаров и

услуг для конечного потребления. Фрагментация производственных процессов и рассредоточение его по разным странам привело к появлению «безграничных» производственных систем. Это могут быть последовательные цепи или сложные сети, их сфера охвата может быть глобальной или региональной, и их обычно называют глобальные производственные системы (ГПС) [7], которые участвуют в организации цепочек добавленной стоимости.

Глобальные цепочки добавленной стоимости изменяют форму международного бизнеса и предоставляют значительные возможности странам мира для расширения торговых отношений и поддержки устойчивого роста за счет развития нетрадиционного (промежуточного) экспорта.

Появление глобальных цепочек добавленной стоимости отражают тенденцию того, как страны все больше полагаются на иностранные ресурсы для экспорта своих предприятий, которые могут далее перерабатываться в партнерских странах [8].

От 30% до 60% экспорта стран G20 составляют промежуточные товары, продаваемые в рамках ГПС. По сравнению с 1995 годом в 2009 году участие в глобальных цепочках увеличилось почти во всех экономиках стран G20, в частности в Китае, Индии, Японии и Корее.

В среднем, уровень участия страны в глобальной производственной цепочке, то есть доля промежуточных товаров, которые она завозит и вывозит, для развитых стран составляет 59%, а для развивающихся - 52%.

Самым интегрированным в мировые производственные цепочки регионом является ЕС с 66%. Затем идет Восточная и Юго-Восточная Азия с 56%. Среди отдельных стран первое место занимают малые открытые экономики - Сингапур, Бельгия и другие. При этом место страны в рейтинге не говорит о том, что она производит. Так у США и Мексики примерно один и тот же показатель - 44-45%. Однако Мексика в основном ввозит различные детали, а США - экспортирует компоненты [9].

Когда цепочки создания стоимости носят международный характер, торговые стратегии стран начинают все больше зависеть друг от друга и, что, возможно, более важно, имеют более прямой и более проникающий эффект. Конечно, эта взаимозависимость не является чем-то новым. Управление последствиями для одной страны стратегии другой страны уже в течение долгого времени является центральной частью торговой политики и торговых переговоров. Что в этом нового, так это степень и пути влияния глобальных цепочек создания стоимости на торговую политику.

Это ставит новые геоэкономические задачи перед правительствами и фирмами разных стран, а также и требует интенсификации международных интеграционных процессов по различным схемам взаимодействия:

- ❖ Бизнес – бизнес (различные виды международных кооперационных связей);
- ❖ Бизнес – правительство (сотрудничество в виде государственно-частного партнерства);

❖ Правительство – правительство (взаимодействие с международными экономическими организациями и региональными объединениями в виде межправительственных и международных соглашений).

Геоэкономическое содействие развитию глобальных цепей создания стоимости может потребовать проявление интеграционных инициатив в виде реформ торговли внутри стран, а также региональной либерализации и упрощения процедур торговли и инвестиций, в том числе путем создания необходимой институциональной среды. С этим связаны такие вопросы, как субрегиональное сотрудничество, например на основе создания международных торгово-инвестиционных зон, а также поощрение совместных предприятий, слияния и приобретения, налаживание производственных связей и передача технологий.

Соглашения о либерализации торговли должны не только быть нацелены на решение вопросов таможенного оформления и пошлин, но и охватывать более масштабные реформы, направленные на действенную интеграцию рынков в целях развития производственных систем (например, упрощение процедур торговли, таможенная реформа, юридическая стабильность и борьба с коррупцией) [7].

Необходимо отметить, что функционирование таких интеграционных схем носит системный характер, ведь современным глобальным товарным цепочкам характерна интернациональность, так как, сырье может быть добыто в одной стране, затем оно обрабатывается в другой, на заводы третьей страны оно уже поступает в обработанном виде, а готовый продукт отправляется на потребительские рынки четвертой страны (рис. 3).

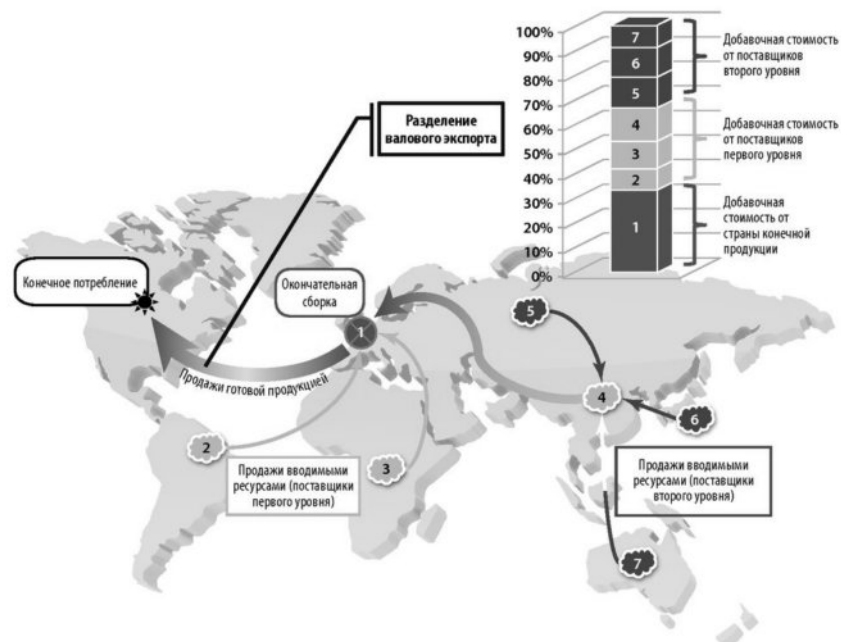


Рис. 3. Принцип работы цепочек добавленной стоимости [10]

По мнению экспертов ЮНКТАД, странам необходимо разрабатывать стратегии и программы содействия более глубокому встраиванию местных филиалов в отраслевые производственные системы или кластеры [10].

В геоэкономическом понимании это возможно осуществить за счет интеграции собственной транспортной системы в целях обслуживания этих глобальных торговых цепочек или создания необходимых условий для участия национальных бизнес-структур на одной из стадий этой цепочки добавленной стоимости.

Вместе с этим, геоэкономическое взаимодействие развивается в рамках понимания того, что локальные производственные цепочки могут связывать две страны, целый регион и, в конечном счете, создавать глобальную сеть, в которую входят различные компании - от добывающих и обрабатывающих до высокотехнологических. Интеграция стран в цепочки создания стоимости означает, что успех экспорта некоторых участников глобального производственно-сбытового объединения может зависеть от импорта других участников в пределах той же цепочки (рис. 4).

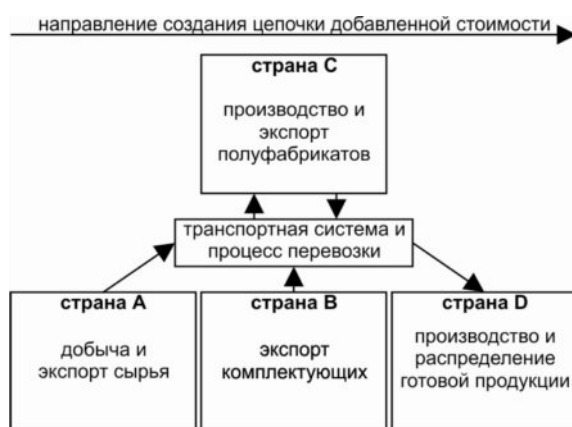


Рис. 4. Интеграция стран в цепочки создания добавленной стоимости

Таким образом, необходимо развивать открытую торговлю, поскольку интеграция цепи создания стоимости часто имеет межрегиональные или глобальные измерения (например, региональные бренды могут позднее использоваться для встраивания в глобальные цепочки создания стоимости).

В конечном счете, пространственная структура современных международных транспортных сетей – это выражение пространственной структуры системы глобального распределения, в широком смысле, т.е. не только готового товара, но и распределения на стадии добычи и ввода сырья в глобальный воспроизводственный процесс.

Как видно из рисунка 4 процесс перевозки занимает ведущее место в глобальной торговой цепочке, так как добавленная стоимость, произведенная за рубежом, - это доля сырья и компонентов, которые были ввезены в страну для создания экспортного товара.

Международные производственные сети полагаются на логистические цепочки, что требует эффективной сетевой инфраструктуры и дополнительных услуг. Глобальные цепи невозможны без хорошо функционирующего транспорта, логистики, финансов, коммуникаций и иных коммерческих и профессиональных услуг для движения товаров и координации производства по всей цепочки. Как уже подчеркивалось ранее, торговые потоки в структурах с добавленной стоимостью показывают, что услуги играют гораздо более значительную роль, чем предполагалось, исходя из валовой торговой статистики. Стоимость, создаваемая напрямую или косвенно услугами как промежуточными ресурсами, составляет более 30% от общей стоимости, добавляемой к производственным товарам [8].

Либерализация торговли услугами позволит сделать их более эффективными и повысить их качество, повышая, таким образом, конкурентоспособность производственных предприятий и позволяя им еще сильнее участвовать в международных производственных сетях.

Разные отрасли создают разные возможности и вызовы для интеграционных усилий. Пристальное внимание необходимо уделять содействию модернизации промышленности в отраслях, в которых страны обладают конкурентными преимуществами. Кроме того, необходимо осознавать потенциально двоякую роль ТНК в региональной интеграции, поскольку те могут быть как катализаторами, так и тормозом интеграционных усилий [7].

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры может стимулировать межрегиональную торговлю, тем самым создавая региональные рынки, и одновременно содействовать ускорению роста и уменьшению бедности. Вместе с ростом спроса это может также способствовать диверсификации производства и экономическому сближению стран региона. Тем не менее, развитие региональной инфраструктуры – многогранная задача, для успешного решения которой нужны крупные вложения, требующие сложного финансового инжиниринга и соответствующих регулятивных основ и, что самое главное, людского, технического и институционального потенциала.

Реализация этого потенциала зависит от скорости и глубины интеграционного процесса, протекающего одновременно с развитием межстрановой и межрегиональной торговли. Инициаторами развития всестороннего сотрудничества в рамках международных торговых отношений, выступают транснациональные корпорации, которые за счет этого взаимодействия выстраивают формирующиеся бизнес-процессы в глобальные производственные системы.

В данном случае ТНК выступают заинтересованной стороной в эффективности такого сотрудничества, так как, чаще всего, участниками интегрированной логистической цепи, которая выступает неотъемлемой частью глобальной торговой цепочки (глобальной цепочки добавленной стоимости), являются структурными единицами этих корпораций или их контрагентами. Следовательно, теоретическая идеальная составляющая (функции участников и организация процесса) транспортно-логистического обслуживания таких глобальных производственных систем не имеет особых проблем, а вот его практическая материальная часть, связанная с непосредственным движением физического потока между участниками,

находящимися в разных странах, подвергается воздействию проблем странового характера.

К таковым относятся регулятивные и процедурные меры, а также институциональная система поддержки торговли. В основном такие барьеры возникают на стадии транспортировки товаров и пересечении их государственных границ.

Эти проблемы решаются за счет межстранового и международного интеграционного сотрудничества в сфере развития торговых отношений за счет учета транспортно-логистического фактора.

В общем виде транспортно-логистический аспект международной торговли представляет собой механизм, состоящий из взаимосвязанных процессов: покупки, перевозки и оплаты (рис. 5).



Рис. 5. Механизм транспортно-логистического обеспечения международной торговли

В частности, в рамках модели бизнес-процессы и регламентирующая деятельность разделены на три основные категории:

- ❖ покупка – заказ товаров.
- ❖ перевозка – физическая транспортировка товара
- ❖ оплата – платежные операции.

Процесс транспортировки связан с таким логистическими процедурами, которые соответствуют основным бизнес-процессам, осуществляемые участниками международной торговой деятельности при перемещении товаров от производителя в пункт назначения и наоборот.

Достижение эффекта от транспортно-логистического фактора основывается на улучшении процедур и регламентов, за счет систематического [11]: Упрощения; Гармонизации; Стандартизации.

Обязательным условием для осуществления данных принципов является тесное сотрудничество правительственных органов и представителей делового сообщества.

В настоящее время, транспортно-логистическая интеграция стран мира в условиях их участия в Центре ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

Главное внимание Центра уделено вопросам, связанным с упрощением национальных и международных торговых операций путем упрощения и согласования процессов, процедур и потоков информации, способствуя, таким образом, росту международной торговли [12].

В связи с этим, можно выделить взаимосвязанные уровни интеграционного взаимодействия в транспортно-логистическом бизнес-процессе организации и функционировании глобальной цепи поставок - это уровень бизнес-структур и уровень страны (рис. 6).

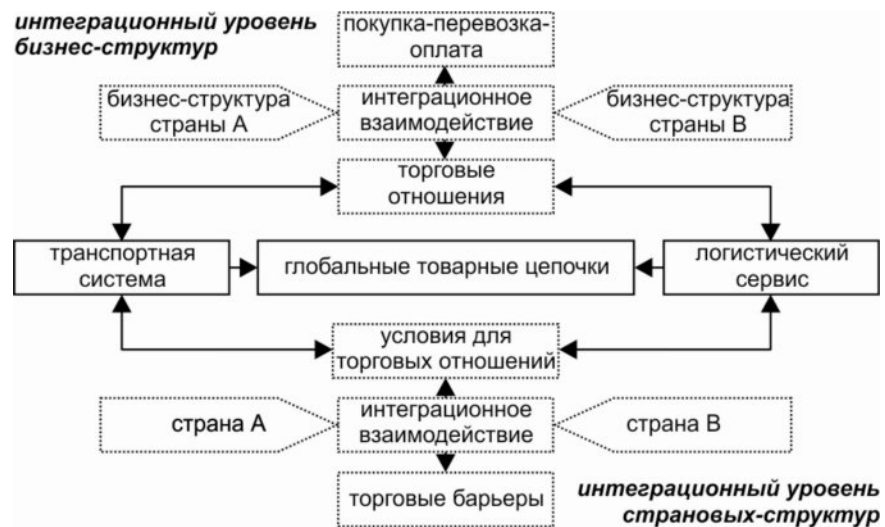


Рис. 6. Уровни и направления интеграционного взаимодействия стран в транспортно-логистической сфере

Сложность международной бизнес-среды вынуждает компании, работающие в сфере управления цепями поставок, формировать взаимные соглашения с поставщиками, покупателями и конкурентами, при этом учитывать страновые особенности каждого их участников. С помощью подобных соглашений компании создают сложные бизнес-отношения и эти организационные отношения становятся неотъемлемой частью процесса формирования и развития рынка транспортно-логистических услуг.

Зачастую действия, поощряемые и осуществляемые под лозунгом упрощения процедур торговли, сосредоточены на таможенных органах. Несмотря на то, что таможенные органы играют первостепенную роль в упрощении процедур торговли, недостаточно принимать во внимание только эти органы и их процессы. Упрощение процедур торговли должно охватывать всю сферу торговой деятельности, ее участников и процессы, являющиеся частью торговой сделки. Поэтому упрощение

процедур торговли необходимо рассматривать в ракурсе всей международной цепочки поставок.

Цепочка поставок включает в себя все действия и мероприятия, необходимые для производства товаров и их поставки конечному потребителю. К ним относятся подбор источников сырья, подготовка к транспортировке, получение разрешения на импорт, подготовка документации для таможенной очистки, очистка, платежи и поставка конечному потребителю. Цепочка поставок включает, как минимум, две стороны: продавца и покупателя. На практике в состав цепочки поставок входит гораздо большее количество сторон (табл. 1).

К сотрудничеству по созданию глобальной цепочки поставок или торговой цепочки можно отнести участников торговой деятельности, относящихся к частному сектору, перевозчиков, посредников в сфере услуг или регулирующие органы, относящиеся к государственному сектору.

Таблица 1

Цепи поставок в международной торговле. Основные участники и их потребности [12]

Категории	Участники	Ключевые потребности
клиент	Покупатель, Грузополучатель, Плательщик, Импортер	Значение источников поставки, наилучшие товары/услуги по лучшим ценам. Более простые и прозрачные процедуры, сокращение ограничений, минимальные оперативные расходы, предсказуемость поставок
поставщик	Грузоотправитель, Плательщик, Изготовитель, Экспортер	Увеличение рыночной доли, оптимальная прибыль, сокращение рыночных ограничений, более простые и прозрачные процедуры, сокращение документооборота, гарантированная оплата
государство	С/х, ТПП, Консульская служба, Таможня, Здравоохранение, Лицензирование, Орган получения (например, портовое управление), Региональный орган, Стандартизация, Технические нормативы, Торговля, Транспорт, Контроль качества	Обеспечение легкого/эффективного применения нормативов для защиты потребителей от риска или защиты экономики
посредники	Банк, Брокер, Перевозчик, Рейтинговое агентство, Страховщик кредита, Экспортный агент, Экспедитор, Импортный агент, Страховщик, Инспекция	Эффективные процедуры при минимуме налагаемых ограничений/задержек

Рассмотрение упрощения процедур торговли с учетом всей цепочки поставок позволяет увидеть и понять все возможные процессы и взаимосвязь между ними.

Такое видение позволяет логически соединить различных участников, процедуры и требования в одно целое и получить четкое представление о торговой деятельности. Если помнить о взаимозависимости элементов в цепи поставок, то становится очевидным, что усовершенствование цепи поставок дело непростое, так как усилия по внедрению изменений в одной области, могут привести к тупиковым ситуациями в других областях [13].

Данные действия могут быть осуществлены как в рамках одного ведомства, так и при участии нескольких органов, также они должны включать различные способы привлечения представителей частного сектора и делового сообщества.

Поскольку все страны находятся на разных этапах развития и осуществляют деятельность в различных правовых и административных условиях, каждая страна должна в индивидуальном порядке решать, какие меры по упрощению процедур торговли требуют реализации, в каком масштабе и в какой последовательности. В этом заключается цель политического процесса, стартовой точкой которого является всесторонняя оценка потребностей, затем идет анализ способов и решений по реализации, а также планирование, контроль и оценка фактической реализации инициатив по реформированию.

Помимо национального уровня, все большее внимание упрощению процедур торговли уделяется в рамках международного и регионального сотрудничества. Международная гармонизация обеспечивается различными региональными соглашениями, обычно вопрос международной гармонизации затрагивается в региональных торговых соглашениях, соглашениях о транзитных перевозках и транспортных соглашениях.

Национальный, региональный и международный уровни дополняют друг друга. Страны при планировании своих реформ должны руководствоваться имеющимися инструментами упрощения процедур торговли. К ним относятся международные конвенции, региональные или двусторонние соглашения, стандарты и рекомендации, подготовленные международными организациями, ассоциациями или региональными органами, а также передовые практики и ситуационные исследования. Преимущество использования таких инструментов, в частности, международных правил и стандартов, заключается в том, что это нейтральные, разработанные экспертами правила, внедрение которых во многих странах и сферах деловой активности представляет собой высокоэффективный способ достижения гармонизации. Международный и национальный уровни дополняют друг друга и по другой причине. Обмен опытом и знаниями, которому содействуют многие международные организации, способствует повышению политической грамотности и углублению технических знаний в сфере упрощения процедур торговли. Такие организации являются ключевыми партнерами для многих стран, стремящихся к еще большему упрощению процедур торговли, поскольку они разрабатывают и управляют этими инструментами, а также оказывают техническое и финансовое содействие по их применению [13].

Одной из основных тенденций в развитии транспортного комплекса в мире в настоящее время является повышение значения интермодальных и мультимодальных перевозок в совокупной структуре перевозок в условиях

глобализации и международной интеграции экономических процессов. Именно развитие комбинированных видов перевозок оказывает интенсифицирующее влияние на развитие мирохозяйственных связей. Возникновение этих видов транспортировки было обусловлено необходимостью снизить издержки, основывающееся на многократной перегрузке с одного вида транспорта (моды) на другой. Выделяются 4 фактора развития интермодальных перевозок [14]:

- а) пониманием роли процесса «интермодализма» в условиях постоянно изменяющихся потребительских предпочтений и гиперконкуренции производителей на глобальном рынке;
- б) необходимостью адекватной и гибкой реакции на изменяющиеся потребительские предпочтения с помощью интегрированной координации потоков товаров и оборудования;
- в) осознание современной роли и будущего потенциала «интермодализма» в качестве источника преобразований в информационных и телекоммуникационных технологиях;
- г) координация функционирования транспортной инфраструктуры, включая аспекты государственного регулирования и менеджмента, сконцентрированного как на поддержке существующего уровня развития, так и на расширение существующих границ.

Интермодальные перевозки выступают фактором, подталкивающим к интеграции нескольких транспортных сетей в более эффективные формы

Интермодальная сеть предусматривает обязательное наличие распределительного центра, который способствует эффективному использованию транспортных грузовых единиц при смене вида транспорта.

В рамках этого, основными интеграционными особенностями странового взаимодействия в сфере транспортно-логистического сотрудничества определяются следующими принципами функционирования интермодальной системы:

- ❖ единообразный коммерческо-правовой режим;
- ❖ комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования системы;
- ❖ использование систем электронного обмена данными, обеспечивающих слежение за передвижением груза, передачу информации и связь;
- ❖ единство всех звеньев транспортной цепи в организационно-технологическом аспекте, единая форма взаимодействия и координация всех звеньев транспортной цепи, обеспечивающих это единство;
- ❖ кооперация всех участников транспортной системы;
- ❖ комплексное развитие транспортной инфраструктуры различных видов транспорта.

Принцип единообразия коммерческо-правового режима предусматривает:

- ❖ совершенствование правил перевозок грузов (в частности, контейнеров) в международном сообщении на всех видах транспорта с целью их взаимной увязки в соответствии с выбранными критериями эффективности логистической транспортной системы;
- ❖ упрощение таможенных процедур;

- ❖ разработку и внедрение новых унифицированных перевозочных документов для внутреннего транспорта (транспорта общей интермодальной цепи, но функционирующего только на территории своей страны), учитывающих общий критерий логистической транспортной системы;

- ❖ использование стандартных коммерческих и перевозочных документов международного образца для работы на внешнем транспортном рынке.

Принцип комплексного решения финансово-экономических аспектов функционирования интермодальной системы предусматривает:

- ❖ установление унифицированных тарифных правил грузоперевозки транзитных грузов и грузов внешней торговли в международном сообщении;

- ❖ разработку метода обоснованного распределения сквозного фрахта в свободно конвертируемой валюте между всеми звеньями логистической транспортной цепи;

- ❖ разработку механизма финансовой ответственности за нарушение качества услуг для каждого звена логистической транспортной цепи.

Транспортный сектор имеет огромное значение для развития современной экономики. Более того, транспортная инфраструктура приобретет еще большее значение, поскольку глобализация требует повышения степени синхронизации бизнес-процессов на всем протяжении производственно-сбытовых сетей. Одним из результатов этого является тесная взаимосвязь интегрированных логистических служб и международных систем грузовых перевозок.

ВЫВОДЫ

Таким образом, экономики стран регионов мира в начале XXI века существенно расширили масштабы внутренней и международной торговли товарами и услугами, что обусловило беспрецедентный спрос на транспортную инфраструктуру и услуги, связанные с перемещением товаров и людей как в пределах национальных границ, так и через национальные границы.

Процессы глобализации, интернационализации и транснационализации, протекающие в мировой экономике значительно повысили роль логистики как связующего элемента в системе международного бизнеса и подчеркнули необходимость формирования, расширения и оптимизации международных транспортно-логистических систем. Экономическая интеграция и многостороннее сотрудничество являются теми инструментами, которые обеспечивают адекватную и гибкую реакцию на изменяющиеся потребительские предпочтения, а также координацию функционирования транспортной инфраструктуры в контексте «интермодализма».

Формирование транспортно-логистической инфраструктуры во многом зависит от внешнеторговой политики стран и тех инструментов, с помощью которых правительство воздействует на товарно-материальные потоки. Нетарифное регулирование внешнеэкономических операций и таможенных процедур существенно сдерживает развитие глобальных транспортно-логистических систем, а, следовательно, и развитие мировой торговли. Многостороннее сотрудничество в

сфере либерализации международной торговли должно быть нацелено на масштабную и эффективную интеграцию рынков в целях развития производственных, транспортно-логистических и сбытовых систем на основе принципов прозрачности, упрощения, гармонизации и стандартизации процедур торговли и таможенных процедур. Координация национального, регионального и международного уровней должны обеспечивать юридическую стабильность, прозрачность условий ведения бизнеса, совместную борьбу с коррупцией.

На современном этапе развития мировой торговли, который характеризуется высокой взаимозависимостью иностранных контрагентов (сырьевой, технологической, производственной и т.д.), транспортно-логистическое взаимодействие стран необходимо рассматривать с позиции глобальных цепочек добавленной стоимости, которые формируют глобальные производственные системы. Ведущую роль в формировании таких систем призваны играть интермодальные перевозки.

Список литературы

1. Walker W. T. Defining supply chain management [Электронный ресурс] / W. T. Walker // Practitioner Summer Workshop Proceedings. – 1999. – Режим доступа : <http://www.drkresearch.org/Publications/Download/SCMDEFIN.pdf>
2. World Trade Report 2013 : Factors shaping the future of world trade [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report13_e.pdf
3. ВЭД консультант [электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customscontrol.ru/articles/actual/59-netaief.html>
4. Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли: Деловое руководство для развивающихся стран [электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/AssetPDF/WTO%20Trade%20Facilitation%20Agreement_Russian.pdf
5. Кузнецова О. В. Цепи поставок и функции логистики в управлении ими на предприятиях [Электронный ресурс] / О. В. Кузнецова ; Дальневосточный государственный университет путей сообщения. – Режим доступа к источнику : <http://www.dvgups.ru/m-e-r-v-k-g/kuznecova-ov>
6. Coe N. M. 'Globalizing' regional development: a global production networks perspective / N. M. Coe, M. Hess, H. W.-C. Yeung, P. Dicken, J. Henderson // Transactions of the Institute of British Geographers, Vol. 29, No 4 (2004). Pp. 468-484.
7. Доклад рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по инвестициям, инновациям и предпринимательству в интересах укрепления производственного потенциала и устойчивого развития о работе его первой сессии [Электронный ресурс] / ЮНКТАД : Первая сессия, Женева, 28–30 января 2013 года. – Режим доступа : http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/ciimem4d3_ru.pdf
8. Последствия глобальных цепочек создания стоимости для торговли, инвестиций, развития и занятости [Электронный ресурс] / Министерство экономического развития Российской Федерации. – Режим доступа : http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/activity/sections/foreigneconomicactivity/economic_organization/russiaj20j8/doc20131205_7
9. Несколько десятков корпораций правят миром, и это хорошо [Электронный ресурс] / Международная информационная группа «Интерфакс» : Экономика. – 28 февраля 2013 года. – Режим доступа : <http://www.interfax.ru/business/txt/292854>
10. Рассмотрение снижение налоговой базы и переноса прибыли [Электронный ресурс] / ОЭСР (2013) : Публикации ОЭСР. – Режим доступа : http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oced/taxation/addressing-base-erosion-and-profit-shifting-russian-version_9789264201262-ru#page1

11. Оценка регулятивных и процедурных мер в торговле : Методология для оценки [Электронный ресурс] / Европейская экономическая комиссия ООН ; Нью-Йорк и Женева, 2013. – Режим доступа к источнику : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Publications/ECE-TRADE-409R.pdf>
12. Краткие сведения о рекомендациях по упрощению процедур торговли [Электронный ресурс] / Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) ; Европейская экономическая комиссия ООН ; Нью-Йорк и Женева, 2006. – Режим доступа к источнику : http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec_summary_R.pdf
13. Упрощение процедур торговли: принципы и выгоды [Электронный ресурс] / Практическое руководство по упрощению процедур торговли ; Европейская экономическая комиссия ООН. – Режим доступа к источнику : <http://tfig.unece.org/RUS/details.html>
14. Назарян Г.А. Современные тенденции развития международного транспорта / Г.А. Назарян // Економічні проблеми сталого розвитку : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Балацького О.Ф., м. Суми, 24-26 квітня 2013 р. / За заг. ред. О.В. Прокопенко. - Суми : СумДУ, 2013. - Т.2. - С. 152-156.

Статья поступила в редакцию 03. 02. 2014 г