

Современные тенденции и проблемы развития международной логистики в России и за рубежом

И.Ю. Кархова

УДК 658.7/8
ББК 65.40
К-275

Значение логистики в ведении международного бизнеса трудно переоценить. Логистические затраты в конечной цене продукции, реализуемой за рубежом, достигают в среднем 25-30%, что примерно на 15% выше, чем при реализации продукции внутри страны. Это связано, прежде всего, с таможенными затратами, но также и с более сложной и дорогой перевозкой, наличием большого числа посредников, без которых сложно организовать доставку, повышенными требованиями к логистическому сервису, более высокой квалификацией перевозчиков и т.п.

Компании, занимающиеся международным бизнесом, вопросам повышения эффективности логистических систем придают особое, стратегическое значение, прекрасно понимая, что правильное решение именно этих вопросов позволит им получить конкурентное преимущество в жесткой конкурентной борьбе в современных условиях мирового финансово-экономического кризиса.

СОВРЕМЕННЫЕ МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ

Очень сильное влияние на современную логистику оказывают **процессы глобализации и интернационализации**. И, в свою очередь, именно развитие и совершенствование логистики делает возможным расширение процессов глобализации.

Объемы международной торговли, даже несмотря на мировой финансово-экономический кризис, ежегодно растут. Так, совокупный объем мирового экспорта в 2011 году составил 18215 млрд долл. (рост к 2010 г. составил 19%), совокупный объем мирового импорта – 18380 млрд долл. (рост к 2010 г. – 19%)¹. Такой существенный рост, по мнению экспертов Всемирной торговой организации, был связан в значительной степени с повышением цен на основные товары, физические же объемы торговли выросли незначительно.

¹ Всемирный экономический форум о российском транспорте, с.18//Всемирный банк понизил логистический рейтинг России.- с.19// Информационно-аналитический транспортный журнал «Freight.ru.»- 2012.- №3, с. 22

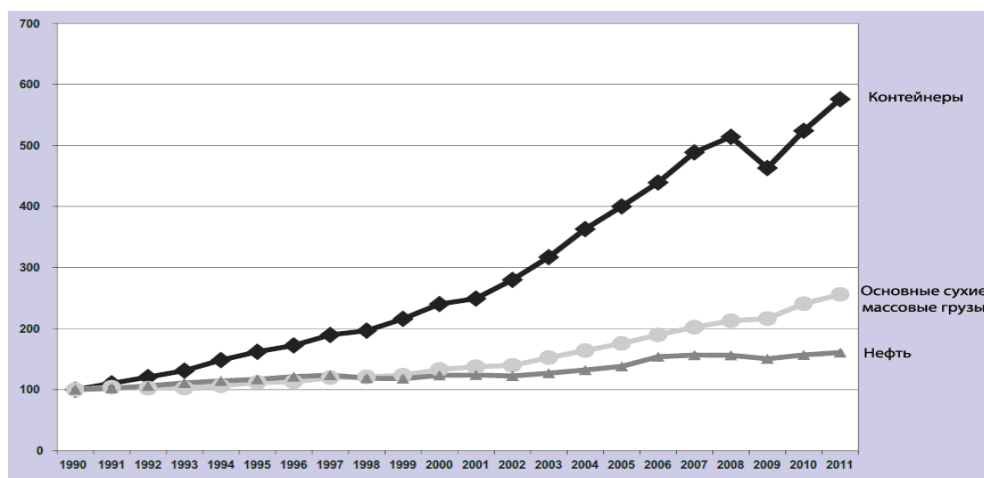
Крупнейшими мировыми странами-экспортерами сегодня являются Китай, США, Германия, Япония и Нидерланды. В составе лидеров по импорту находятся США, Китай, Германия, Япония и Франция.

В связи с ростом торговли ежегодно увеличиваются объемы перевозок грузов в международном сообщении, темпы прироста которых превышают темпы прироста мировой торговли за счет увеличения объемов внутрипроизводственных перевозок полуфабрикатов, запасных частей и комплектующих транснациональных корпораций, доля которых составляет около 30% от всех перевозимых международных грузов.

Одной из важнейших тенденций современной международной логистики является неуклонный рост объемов **перевозок грузов в контейнерах**. С 70-х годов прошлого века началось использование контейнеров – одного из самых прогрессивных способов доставки грузов в международном сообщении, который позволяет достичь большой степени сохранности грузов, существенно сокращает расходы на перевозку и хранение, повышает скорость доставки. В настоящее время в мире около 60%, так называемых, контейнеропригодных, грузов перевозится в контейнерах, и ежегодно наблюдается рост этого показателя. Анализ международного рынка перевозок показал, что с 1990 по 2011 гг. объем контейнерных перевозок увеличился почти в 6 раз, в то время как темпы роста объема перевозок сухих массовых грузов и нефти — всего в 2,5 и 1,5 раза соответственно (см. рисунок 1).

Рисунок 1

Показатели объемов перевозок контейнеров, нефти и основных сухих массовых грузов за 1990–2011 гг. (1990=100%)



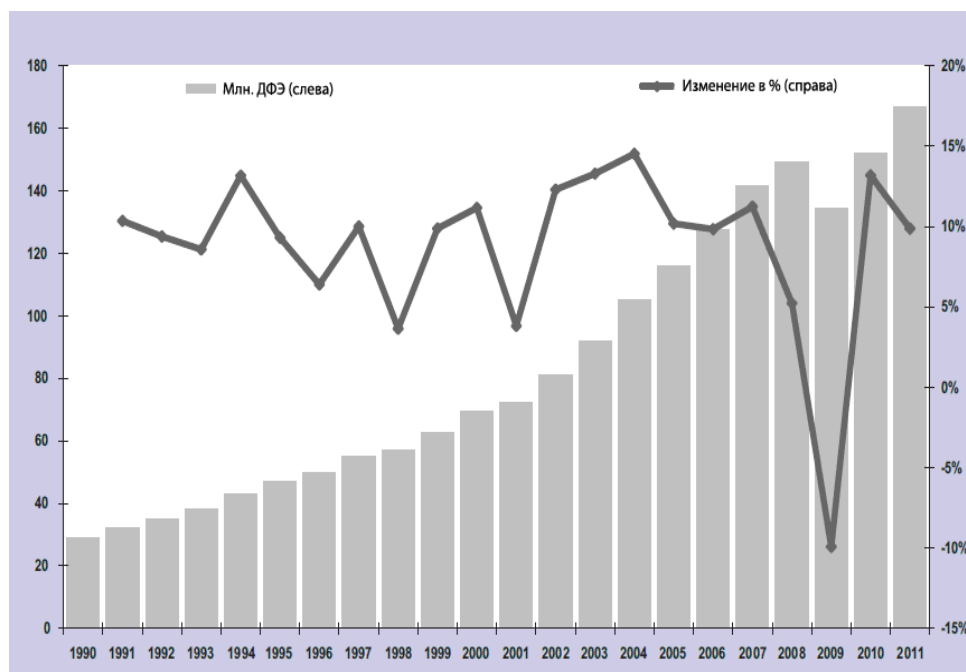
Источник: Обзор морского транспорта 2011 года. Доклад Секретариата ЮНКТАД.- Издание ООН/UNCTAD/RMT/2011, с.21



Масштаб глобальной контейнерной торговли за последние два десятилетия увеличился значительно, чем объем международной торговли в целом. Среднегодовой темп прироста за этот период оценивается в 10%, однако вследствие финансового кризиса рост контейнерных перевозок замедлился и составил 5% в 2008 г., а в 2009 г. объем торговли товарами, перевозимыми в контейнерах, сократился на 10% (см. рисунок 2), после финансового кризиса уровень спроса достиг своего первоначального значения.

Рисунок 2

Мировая торговля товарами, перевозимыми в контейнерах за 1990–2011 гг.
(кол-во в млн контейнеров ДФЭ и ежегодное изменение в процентах)



Источник: Обзор морского транспорта 2011 года. Доклад Секретариата ЮНКТАД.- Издание ООН/UNCTAD/RMT/2011 ,с.22

В России контейнерные перевозки играют существенно меньшее значение, чем в других странах. Доля перевозок в контейнерах в общем объеме перевозок грузов колеблется от 3 до 10%, по мнению разных экспертов, причем основная часть из них приходится на внешнеторговые грузы. Основными препятствиями в распространении контейнеризации в России являются:

- отсталость транспортной инфраструктуры – необходимы серьезные инвестиции в развитие и модернизацию существующих портов, терминалов, железнодорожных станций и строительство новых объектов транспортной инфраструктуры;
- структура российских экспорта и импорта – в Россию ввозится в основном готовая контейнеропригодная продукция, а вывозятся – топливо и сырье, для перевозки которых не могут использоваться контейнеры, поэтому, чтобы избежать порожних пробегов контейнеров, грузовладельцы стараются реже их использовать;
- недостатки организационно-экономического характера. Такие, например, как слишком высокие и негибкие тарифы естественных транспортных монополий, отсутствие регулирования вагонопотоков, простои на таможнях и т.п.

Глобализация мировой экономики приводит к значительному усилению конкуренции. В прошлом компании сравнивали себя с компаниями, действующими в одном городе, а теперь их конкурентами стали компании, располагающиеся не только в одной стране, но и повсюду в мире, даже на других континентах. Теперь компания, выходящая на международный рынок, должна по всем показателям соответствовать общемировому уровню.

Заметно повышается роль, значение и, следовательно, требования к международной логистике, функциями которой являются не только перевозка грузов между предприятиями, находящимися в разных государствах, хранение товаров в пути, таможенные процедуры, но и организация слаженной работы предприятий, участвующих в доставке.

С каждым годом возрастают требования к **качественным показателям международной логистики**. Лет десять тому назад основным фактором, определявшим выбор логистической компании, был – предоставление более низких цен на услуги, по сравнению с конкурентами, теперь же клиенты логистических компаний все чаще отдают предпочтение компаниям, предоставляющим более качественные услуги, придавая цене второстепенное значение. Все чаще приоритет отдается таким показателям логистической деятельности, как скорость и своевременность доставки, надежность, гибкость, комплексность и индивидуализация предоставляемых услуг. Высокий уровень конкуренции на международном рынке логистических услуг заставляет международные логистические компании постоянно искать пути повышения своей конкурентоспособности.

Только крупные международные логистические компании, имеющие представительства во многих странах, обладающие широкой сетью посредников, обеспеченные прогрессивными техническими и технологическими средствами, а также различные объединения логистических компаний, способны эффективно функционировать в современных условиях.

Сегодня одной из характерных тенденций является **рост числа крупных логистических компаний** за счет концентрации собственности, в том числе, так называемых «слияний и поглощений».



Например, на морском транспорте более 80% объема перевозимых грузов приходится на 20 крупнейших морских компаний², таких как Maersk Sealand, P&O Nedlloyd, Evergreen, CMA CGM, укрупнению которых предшествовали процессы слияний и поглощений. Такая же тенденция характерна и для воздушного транспорта, где большая часть грузо- и пассажиропотока приходится на несколько десятков крупнейших авиакомпаний. Среди них можно назвать: FedEx, Lufthansa, Korean AirLines, UPS, Singapore Airlines, Air France, JAL, Cathay Pacific, British Airways.

Еще более важной тенденцией в международной логистике является объединение транспортных компаний в альянсы. Альянсы авиакомпаний контролируют почти 80% авиарынка³. В альянсе Star Alliance во главе с германской Lufthansa состоят 14 компаний, в альянсе Oneworld сотрудничают 9 компаний, российская компания Аэрофлот состоит в альянсе SkyTeam во главе с французской Air France.

На морском транспорте также образованы альянсы морских перевозчиков (Grand Alliance, YCC, New World, UASC) с целью привлечения грузов и организации работы с портовыми терминалами и сухопутными операторами.

В конце 90-х годов 20 века в США, Европе и Японии появилась и начала бурно развиваться **концепция управления цепями поставок** или SCM (Supply Chain Management).

Эта концепция развивает концепцию интегрированной логистики, рассматривающую все процессы и всех участников цепи поставок в совокупности. Именно интегрированный подход к оптимизации деятельности всех участников цепи поставок в соответствии с общей конечной целью – качественное удовлетворение потребителя, в отличие от оптимизации локальных функций каждого участника цепочки, становится решающим фактором обеспечения конкурентоспособности. Как заявил известный американский ученый М. Christopher: «Конкурируют не компании, а цепи поставок». Усиление сотрудничества организаций, входящих в цепь поставок, становится одной из главных тенденций современного бизнеса.

«Управление цепями поставок с практической точки зрения – это системный подход к интегрированному планированию и управлению всем потоком информации, материалов и услуг от конечного потребителя через предприятия и склады до поставщиков сырья», – дает определение российский ученый, профессор Д.А. Иванов⁴. – «Управление цепями поставок представляет собой концепцию ведения бизнеса, соединяющую передовые организационные принципы и возможности современных информационных технологий».

² Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг.- М.: РКонсульт, 2004. сс. 30-31

³ Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг.- М.: РКонсульт, 2004. с. 120

⁴ Иванов Д.А. Управление цепями поставок. – СПб.: Изд-во Политехн.ун-та, 2009. с. 59.

Самые первые компании, внедрившие технологии SCM в сфере торговли, Wal-Mart и Procter&Gamble, а в сфере производства – Cisco, Toyota, Semiconductor. Применение концепции позволило этим компаниям существенно увеличить ежегодные доходы.

Факторы и источники повышения эффективности управления цепями поставок представлены в таблице 1:

Таблица 1

Эффективность управления цепями поставок. [8, с. 65]

Направления повышения эффективности	Источники повышения эффективности
Увеличение количества заказов и повышение стабильности спроса.	Повышение точности планирования за счет единых информационных каналов, синхронизации бизнес-процессов, совместного прогнозирования спроса, сокращения времени вывода новых изделий на рынок.
Снижение страховых запасов. Снижение рисков и повышение надежности планов и поставок.	Повышение качества оперативного управления за счет непрерывного мониторинга всей цепи поставок, своевременного определения отклонений и нарушений в цепи поставок.
Снижение накладных и транзакционных издержек.	Сокращение части затрат на маркетинг и логистику за счет ликвидации бизнес-процессов, связанных с неопределенностью в закупках, складировании и сбыте.

Заметной тенденцией современной международной логистики является **возрастание роли логистических посредников**, принимающих на себя ответственность за выполнение большинства операций, связанных с организацией и управлением международной логистической цепью поставок компании.

В зависимости от степени вовлеченности такие логистические операторы называются 2PL (Second Party Logistics), 3PL (Third Party Logistics) и 4 PL (Fourth Party Logistics).

2PL – это транспортные экспедиторы, посредники, организующие перевозку грузов и выполняющие различные операции, связанные с перевозкой. Без экспедиторов не обходится практически ни одна международная доставка грузов. В мире насчитываются сотни тысяч экспедиторских компаний, обычно специализирующихся по отдельным видам транспорта и по конкретным видам грузов. В настоящее время экспедиторами оформляется 75-80% отправок грузов, а в США экспедиторы контролируют даже более 90% грузовой массы⁵.

⁵ Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг.- М.: РКонсульт, 2004. с. 180.

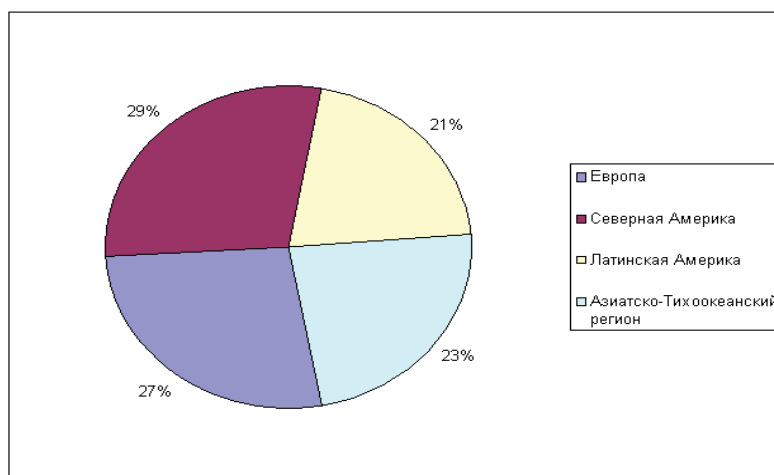


3PL – это логистические провайдеры более высокого, 3-го уровня, часто их называют логистическими операторами, берут на себя ответственность за доставку товара «от двери до двери», оказывают комплексное логистическое обслуживание. 3PL провайдеры объединяют основные виды операционной логистической деятельности – перевозку, экспедирование, складирование, грузопереработку, таможенное оформление, страхование и другие.

Сегодняшний день характеризуется растущим спросом на услуги глобальных 3PL-провайдеров. Наиболее востребованы они в сфере высоких технологий (16%), промышленного производства (13%) и производства продовольственных товаров (13%) (по данным РБК), а лидерами по использованию 3PL-аутсорсинга являются Северная Америка (29%) и Европа (27%).

Рисунок 3

Географическая структура востребованности 3PL аутсорсинга, 2009 г.



Источник: Официальный сайт компании Panalpina - <http://www.panalpina.com/Third-Party-Logistics-Study-Results-and-Findings-of-the-2009-12th-Annual-Study/>

Крупнейшими международными 3PL-провайдерами являются: DHL+Exel, UPS, TNT, Kuhne&Nagel, Tablogix, Schenker, Panalpina, FM-logistic и другие.

Российские логистические компании неплохо владеют 2PL-технологиями, но уровень 3PL доступен лишь немногим из них. Прежде всего, им не хватает инвестиционного потенциала для аренды или переоснащения складов, строительства распределительных центров, приобретения транспортных средств, содержания представительств и агентов в других странах и т.п. Кроме того, большинство рос-

сийских логистических компаний не обладают необходимыми компетенциями для управления международными комплексными проектами в силу того, что они слишком молоды по сравнению с иностранными компаниями, которые имеют опыт международного экспедирования в течение многих десятилетий.

Постепенно в мире растет число логистических провайдеров четвертого уровня, называемых «архитекторами цепей поставок». 4PL-«интегратор, объединяющий ресурсы, свойства и технологии собственной организации и других организаций, чтобы проектировать полные решения для цепей поставок, реализовать эти решения и управлять ими»⁶. Провайдеры категории 3PL стараются, в первую очередь, использовать собственные активы (транспортные средства, склады, работников), а 4PL-провайдеры могут не обладать ресурсами и мощностями, но имеют мощные IT-характеристики, необходимые для решения вопросов, относящихся к проектированию, созданию и управлению цепями поставок. Они выступают «мозгом» и «нервной системой» организаций, чтобы поддерживать процесс создания ценностей для всех участников.

Одной из характерных черт современности является бурное **развитие информационных технологий**. Эволюция логистики теснейшим образом связана с внедрением информационных технологий. Эффективность функционирования логистической системы любого предприятия определяется главным образом информационной системой, существующей на этом предприятии, а также на предприятиях по всей цепи поставок.

Средой обеспечения и повышения эффективности цепей поставок, а также мощным инструментом внедрения передовых концепций управления цепями поставок являются корпоративные информационные системы и интернет. Они позволяют координировать и синхронизировать спрос и предложение в цепях поставок.

Среди информационных концепций и технологий, оказывающих наибольшее влияние на логистику в международном бизнесе, можно назвать электронный документооборот (Electronic Data Interchange-EDI), заменяющий обычные бумажные документы, электронный перевод денежных средств (Electronic Funds Transfer-EFT), кодирование товаров и упаковок товаров (штриховое и радиочастотное), спутниковое слежение за транспортными средствами (GPS/ГЛОНАСС).

Электронный обмен данными впервые был внедрен супермаркетами, связавшими свои системы контроля состояния запасов с системами поставщиков. При помощи кассовых терминалов электронные данные автоматически передаются поставщикам, что позволяет оптимизировать систему пополнения запасов, сократить расходы, повысить качество обслуживания покупателей.

Сегодня электронный обмен данными применяется практически во всех логистических сферах деятельности. При помощи этой технологии данные корпоратив-

⁶ Управление цепями поставок: Справочник издательства Gower/ Под ред. Дж. Гатторны; Пер. с 5-го англ. изд.-М.: ИНФРА-М, 2012, с. 602.



ных компьютерных систем переводятся на понятный всем стандарт и передаются по телекоммуникационным каналам. Наиболее часто в системе EDI используется стандарт UN/EDIFACT (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport – электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте). Он позволяет описать отдельные компоненты товарно-транспортных документов в виде набора электронных символов. Развитие коммуникационных средств и серверных систем привело к возможности регулярного обмена между участниками транспортного процесса всеми основными видами документов в электронной форме. По мнению ученых, экономический эффект от внедрения такой информационной технологии может составить до 30%. Преимуществами использования EDI являются: упрощенная схема документооборота, предварительное оформление документов, быстрая передача данных, сокращение затрат на оформление документов, возможность информационного сопровождения груза до места назначения.

В международном бизнесе внедрение электронного документооборота происходит на различных этапах ведения сделки: заключения договора купли –продажи, таможенного оформления, транспортировки и т.п. На международную логистику большое влияние оказало внедрение электронного декларирования товаров при таможенной обработке грузов. В ЕС обязательное электронное декларирование товаров было внедрено в 2004 году, что существенно ускорило и облегчило прохождение таможенных формальностей участниками ВЭД.

Огромное значение для повышения эффективности логистики имеет штриховое и электронное кодирование товаров (RFID – *Radio Frequency Identification*), а особенно их упаковок, которое позволяет в любой момент определять местонахождение и идентифицировать товары. Система автоматизированной идентификации произвела подлинную революцию в сфере торговли и транспортировки. Внедрение этой системы позволяет осуществлять однозначную идентификацию грузовых единиц (паллетов, контейнеров и др.) на протяжении всей цепи поставки; оперативный и достоверный ввод и получение информации о продукте, грузовой единице, упаковке и т.п.; мониторинг и контроль над продвижением продукции; автоматизированную электронную обработку документов; автоматизированный учет наличия, движения и расходования товаров; снижение затрат, упрощение и ускорение процедуры сбора, обработки и выполнения заказов потребителей и процедуры управления запасами.

Большое распространение в мировой логистике получили различные системы слежения, связи и диспетчеризации транспорта на базе спутниковых систем навигации и связи (GPS/ГЛОНАСС).

Одной из удачных концепций в реализации интернет-технологий представляется создание информационно-логистических центров (ИЛЦ), которые служат базовыми элементами в обслуживании международных транспортных коридоров.

Важной современной мировой тенденцией в развитии логистики является **воз-**

растание доли прямых поставок от производителя до потребителя, минуя посредников и промежуточного хранения. Эта тенденция связана с распространением электронной торговли и развитием компаний, занимающихся экспресс-доставкой, и курьерских служб. Прямая доставка позволяет экономить, сокращая объемы запасов и затраты, связанные с хранением запасов в цепи поставок, сокращая время выполнения заказов, помогая потребителям получить доступ к более широкому ассортименту непосредственно у производителя. Такие транснациональные компании по экспресс-доставке, как FedEx, UPS, DHL, берутся осуществлять доставки небольших партий грузов в любое место мира за кратчайшие сроки.

Стремление потребителей к **индивидуализации потребляемых товаров и услуг**, бурное развитие и внедрение информационных технологий, необходимость сокращения запасов на всех этапах производства и потребления привели к изменению системы производства на многих предприятиях в мире. Система «производства на склад» (Make-to-Stock), при которой производитель сначала производит продукцию, а потом пытается ее реализовать, заменяется на систему «производства по заказу» (Make-to-Order), когда производитель начинает производство только после того, как получит конкретный заказ. Внедрение системы Make-to-Order требует серьезных изменений и усовершенствований существующего на предприятии логистического менеджмента, использования новейших информационных технологий и установления более тесных партнерских отношений с поставщиками и потребителями. Сегодня большинство международных предприятий стремится сократить количество поставщиков и формировать долгосрочные взаимоотношения только с лучшими из них. Выгоды, получаемые от таких тесных партнерств, состоят:

- в получении материальных ресурсов и продукции того качества, какое необходимо предприятию,
- увеличению гибкости и надежности поставок,
- возможности формирования эффективных информационных каналов и даже единого информационного пространства, с помощью которого можно перейти на систему управления запасами предприятия-покупателя поставщиком-продавцом (VMI – Vendor Managed Inventory).

Организация массового производства «под заказ» не всегда возможна по разным причинам, поэтому в мировой практике получило большое распространение использование метода «отсрочки» или **«отложенной дифференциации продукции»**. Этот метод состоит в том, что в распределительную систему поступает либо почти готовая продукция, либо продукция в базовой комплектации, которая доготавливается до готовности после приема конкретных заказов в соответствии с требованиями заказчиков. Использование метода «отложенной дифференциации продукции» существенно сокращает объемы запасов продукции.

С каждым годом в большинстве развитых государств **повышаются эколо-**



гические требования к существующим логистическим системам предприятий. Вводятся запреты на использование транспортных средств, загрязняющих окружающую среду, создающих повышенный уровень шума, не оборудованными специальными системами, снижающими опасность при движении и маневрах. Так, в Евросоюзе введен экологический стандарт, регулирующий содержание вредных веществ в выхлопных газах автомобилей. Первый стандарт Евро-1 был введен в Евросоюзе в 1992 году, последний стандарт Евро-5 введен в 2009 году. В России по состоянию на 2012 год действует стандарт Евро-2 для топлива и Евро-3 для автомобилей. Стандарт Евро-4 действует только на ввозимые автомобили.

С 2012 года Европа вводит новые экологические нормы по парниковым выбросам самолетов. Еврокомиссия обнародовала «черный список» авиакомпаний, которым запрещены полеты в Европу, в который на сегодняшний день включено свыше 170 авиакомпаний из 21 страны, в основном из Азии и Африки. Российские компании, осуществляющие полеты в Европу, в этот список не попали⁷.

В последние годы в странах ЕС резко повысились экологические требования к упаковке продукции, которые постепенно также становятся обязательными. Их цель – предотвратить загрязнение окружающей среды использованной тарой и веществами, выделяемыми при ее ликвидации, особенно путем сжигания. Отдельные страны ЕС, такие как Дания, Германия и Нидерланды, уже приняли ряд жестких экологических норм в отношении упаковки. Основными целями этих норм являются утилизация использованной упаковки по массе и входящих в ее состав сырьевых материалов, а также обеспечение возврата конечными потребителями торговцам тары (включая упаковку импортных товаров) для ее повторного использования или рециклирования.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ В МЕЖДУНАРОДНОМ БИЗНЕСЕ

При создании логистических систем компаний в международном масштабе возникают серьезные проблемы, которые могут быть решены только на государственном уровне:

- регулирование и упрощение таможенных и технических процедур при пересечении материальными потоками государственных границ;
- необходимость унификации требований, правил, тарифов, стандартов к технологиям и техническим средствам разных государств;
- создание международной транспортной инфраструктуры, включающей пути сообщения, транзитные склады, терминалы, распределительные центры;
- акцентирование внимания на качественные показатели доставки грузов в международном сообщении, следовательно, повышенные требования к перевозчикам, складским операторам, логистическим посредникам;
- совершенствование системы охраны окружающей среды во многих государ-

⁷ Ежедневная деловая газета РБК-daily - <http://www.rbcdaily.ru/> Воробьева И. Путин недоволен новыми требованиями ЕС к самолетам. 20.11.2011

ствах и в связи с этим повышение экологических требований к транспортным средствам, упаковке товаров, ликвидации отходов, безопасности транспортных операций и т.п.

По итогам 2011 года Россия занимает 9 место среди крупнейших мировых экспортеров по данным Всемирной торговой организации (ВТО).

В 2010 наша страна находилась в рейтинге на 12 строчке.

На долю РФ приходится 2,9% объема мирового экспорта, или 522 млрд долл.⁸ За 2011 год стоимость российского экспорта возросла на 30%, по сравнению с 2010 г.

В рейтинге крупнейших импортеров Россия занимает 17 место с 323 млрд долл.⁹ Рост импорта по сравнению с 2010 годом составил 30%. Доля российского импорта составляет в мировом объеме 1,8%.

Несмотря на то что Россия является одним из самых крупных экспортеров и импортеров в мире, по логистическому обеспечению внешнеэкономической деятельности наша страна находится в рейтинге среди самых отсталых стран мира.

Всемирный экономический форум в 2012 году опубликовал исследование **вовлеченности различных стран в мировую торговлю**.

Россия заняла в рейтинге 112 место из 132, между Киргизией и Лесото. За последние два года наша страна поднялась в этом рейтинге на 2 позиции со 114 места. Лидерами рейтинга являются Сингапур, Гонконг и Дания.

Таблица 2

Всемирный экономический форум о вовлеченности России в мировую торговлю в 2011 г. (по данным [2,с.18])

Критерий оценки	Рейтинг России
1. Степень доступности рынков	129
2. Эффективность экспортно-импортных процедур	114
3. Таможенное администрирование	89
4. Упрощение таможенных процедур	127
5. Прозрачность порядка пересечения границы	113
6. Качество таможенных и околотаможенных услуг	55
7. Наличие и качество транспортной инфраструктуры	56
8. Доступность и качество транспортных услуг	72
9. Железнодорожная инфраструктура	30
10. Портовая инфраструктура	89
11. Автодороги	121

⁸ Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ- <http://www.customs.ru/> - Таможенная статистика внешней торговли 2011.

⁹ Там же, 2011.



Самые низкие оценки Россия получила за степень доступности внешнего и внутреннего рынков (129 место) по причине высоких таможенных тарифов и мерам нетарифного регулирования. По степени упрощения таможенных процедур – на 127 месте. По степени прозрачности пересечения границы Россия получила 113 место, около 21,3% опрошенных компаний отметили наличие коррупции на российских таможнях.

Всемирный банк в 2012 году провел очередное исследование **логистического развития различных стран мира**, проводимое раз в два года, и опубликовал рейтинг по его итогам. Россия опустилась на одну строчку ниже, по сравнению с 2009 годом, и занимает 95 место из 155 стран. Рейтинг формировался на основе индекса Logistics Performance Index (LPI). В качестве экспертов были привлечены представители почти 1 тысячи экспедиторских компаний.

Таблица 3

Всемирный банк о логистическом развитии России в 2011 г. (по данным [13])

Критерий оценки	Рейтинг России
Работа таможни	138
Состояние инфраструктуры	97
Логистическое обслуживание и компетенции	92
Своевременность доставки	94
Качество международных перевозок	106
Отслеживание грузов в пути	79

Российский LPI по пятибалльной шкале составил 2,58 (в 2009 – 2,61). Существенно ухудшилась оценка таможни, несмотря на вводимые меры по оптимизации ее работы. Россия оказалась по этому показателю на 138 месте, опустившись с 115 места в 2009 г.

Ухудшилась оценка инфраструктуры. В 2009 году Россия занимала 83 место, теперь – 97. Также снизилась оценка логистического обслуживания и компетенции, Россия переместилась с 88 на 92 место. По своевременности доставки Россия опустилась с 88 на 94 место, по качеству международных перевозок – с 96 на 106. Только по отслеживанию груза в пути эксперты повысили российский рейтинг с 97 на 79 место.

По мнению журнала Freight.ru¹⁰, ухудшение показателей произошло не потому, что отрасль стала хуже работать, а из-за того, что темпы развития логистики в России были недостаточными в сравнении с другими странами. Россию обогнали не только все бывшие союзники по социалистическому блоку и страны БРИК, но

¹⁰ Всемирный экономический форум о российском транспорте, с.18//Всемирный банк понизил логистический рейтинг России.- с.19// Информационно-аналитический транспортный журнал «Freight.ru.»- 2012.- №3, с. 19

даже члены Таможенного союза – Белоруссия занимает 91 место, а Казахстан – 86.

Первое место по уровню логистического развития занял Сингапур, второе Гонконг, третье Финляндия.

Сравнивая рейтинги Всемирного экономического форума и Всемирного банка по одинаковым критериям – состояние таможни, инфраструктуры и качество логистических (транспортных) услуг, можно заметить существенное расхождение в оценках. Рейтинги Всемирного банка гораздо ниже, например, по таможне – 139 место против 120 (в среднем) места, определяемого ВЭФ, а по качеству логистических услуг – 92 против 72 места. Это вызывает сомнение в объективности проведенных рейтингов. Особенностораживают слишком низкие оценки Всемирного банка, который по состоянию логистики Россию, Латвию и Казахстан поставил ниже, чем Ботсвану, Бенин и Пакистан. Однако, не соглашаясь со слишком жесткими оценками международных экспертов российской логистике, следует признать, что уровень современного состояния логистики России действительно сильно отстает от развитых стран.

По данным Министерства транспорта РФ¹¹, экспорт транспортных услуг в части грузовых перевозок, осуществляемых российскими перевозчиками, в 2011 году составил 3262 млн долл. США, по сравнению с 2010 г. он увеличился на 14%. Импорт грузовых перевозок России, осуществляемых иностранными перевозчиками, в 2011 г. составил 5794 млн долл. (рост к 2010 г. – 45,4%). Таким образом, мало того, что импорт российских транспортных услуг в части грузовых перевозок превышает экспорт в 1,9 раза, но и темп роста импорта в 3 раза выше темпа роста экспорта. Это говорит о том, что большую часть российских внешнеторговых перевозок и транзитных перевозок иностранных грузов по территории России осуществляют иностранные перевозчики, и позиция российских перевозчиков имеет тенденцию к ослаблению. Причина заключается в том, что на транспортном российском рынке все участники поставлены в равные условия, и российские транспортники не имеют никаких преференций перед иностранными компаниями, тогда как в большинстве развитых стран разработаны системы защиты национальных перевозчиков и экспедиторов путем лицензирования деятельности, резервирования внешнеторговых грузов за национальными перевозчиками, предоставления налоговых льгот и т.п.

Особенно тяжелая обстановка сложилась на морском транспорте России, играющем ключевую роль при осуществлении внешнеторговых перевозок, где из-за отсутствия протекционистских мер в отношении национального торгового флота, больших налогов и проблем организационного характера были созданы условия

¹¹ Официальный сайт Министерства транспорта РФ- www.mintrans.ru/ «Транспорт России» Информационно-статистический бюллетень (январь -декабрь 2011).



ухода торгового флота за пределы страны под «удобные» флаги¹².

Российский экспорт вспомогательных и дополнительных транспортных услуг более чем в полтора раза превышает импорт (3692 млн долл. – экспорт к 2056 млн долл. – импорту), однако экспорт за последний год снизился на 4%, а импорт увеличился на 11%. [1] У России имеется очень большой потенциал по экспорту транспортных услуг, который используется совершенно недостаточно. Экспорт вспомогательных и дополнительных транспортных услуг главным образом складывается из погрузо-разгрузочных работ, складирования, обслуживания транспортных средств в портах и аэропортах, посреднических услуг, предоставляемых российскими логистическими компаниями и использования российской транспортной инфраструктуры иностранными перевозчиками. Наибольшее развитие в настоящее время получает грузопереработка в морских портах России, а другие сферы экспорта транспортных услуг развиваются слишком низкими темпами.

По данным Минтранса РФ, с 1995 года происходит ежегодное сокращение и старение подвижного состава на морском, речном и воздушном транспорте России. Так, в соответствии с Российским морским регистром судоходства, количество морских грузовых судов сократилось в 2 раза (с 5351 в 1995 г. до 2723 в 2011 г.), причем возраст 74% судов превышает 20 лет; количество речных судов сократилось с 37000 до 29000, возраст более 80% судов превышает 20 лет; количество гражданских воздушных судов – сократилось с 8000 до 6000, 86% из них имеют возраст более 15 лет.[1]

Российская транспортная система с конца 1980-х годов и до сегодняшнего дня остается хронически недофинансированной. Так, объем инвестиций в основной капитал транспортной отрасли в 2010 году составил 2,1% от ВВП и предусматривается дальнейшее уменьшение этого показателя до 1,9% ВВП. По этому показателю Россия существенно отстает от стран с высокоразвитой транспортной инфраструктурой (США, Канада, Западная Европа), где объем инвестиций составляет порядка 3% ВВП, а в Китае – 5%¹³.

На железнодорожном транспорте за период с 1995 до 2012 года количество вагонов и локомотивов увеличилось почти в 1,5 раза, главным образом за последние несколько лет, когда в рамках реформирования железнодорожного транспорта была осуществлена приватизация подвижного состава. Доля частных операторов в парке грузовых вагонов сейчас составляет 64%, количество независимых операторов сегодня – около 1900.¹⁴

¹² Жохова С. Второй раз в одну реку// Журнал Международный экспедитор.- 2012.-№2, с. 49

¹³ Клименко В. Целевые ориентиры развития логистической инфраструктуры в разрезе транспортной стратегии РФ до 2030г// Журнал «Логистика».-2012.-№7, с. 49

¹⁴ Ахметов Р. Реформа застряла на перегоне// Журнал Международный экспедитор .- 2012.-№2, с. 40.

Однако с упразднением инвентарного парка вагонов ОАО «РЖД» резко обострилась проблема управления перевозками. Операторы вагонов действуют разобщенно, сами определяют маршруты движения, не принимая во внимание возможности инфраструктуры, а в результате, порожний пробег вагонов существенно вырос за несколько лет, многие порожние вагоны оказываются брошенными на станциях, мешают движению и маневрам. В то же время, несмотря на рост парка вагонов, наблюдается их острая нехватка для перевозки низкодходных грузов, таких как уголь, минеральные удобрения и другие, т.к. операторы отказываются использовать свои вагоны для низкорентабельных перевозок.

Транспортно-экспедиторский рынок России динамично развивается, объемы его ежегодно увеличиваются. По оценкам иностранных экспертов доля крупных иностранных экспедиторов в российском обороте увеличилась вдвое за последние 7 лет и достигла 35-40%¹⁵.

Российские экспедиторы проигрывают в конкурентной борьбе с ними, потому что они слишком молоды, не имеют достаточного опыта международной деятельности, к тому же уровень капитализации их компаний существенно ниже, поэтому им требуется серьезная государственная поддержка, которая в настоящее время не оказывается.

Этап таможенного оформления – один из ключевых в организации эффективной логистической цепи при осуществлении внешней торговли.

В настоящее время в Таможенном Союзе Россия-Белоруссия-Казахстан процесс прохождения таможенного оформления является сложной и неэффективной процедурой, которая может занять несколько суток, в отличие от, например, Сингапура, где таможенное оформление производится за несколько часов.

Для ускорения данного процесса в рамках Таможенного Союза активно внедряется система электронного декларирования, институт предварительного информирования, технология «единого окна», а также процедура удаленного выпуска товаров и современные технические средства таможенного контроля. Однако пока не все участники внешнеэкономической деятельности используют данные современные технологии таможенного оформления и находят их легкими в применении.

В настоящее время активно реализуется Концепция таможенного оформления и контроля в местах, приближенных к Государственной границе РФ. В рамках Концепции должно проводиться совершенствование таможенного администрирования за счет внедрения в практику таможенного оформления новых технологий.

Страны-участницы Таможенного Союза – Россия, Белоруссия и Казахстан – принимают попытки активного совершенствования процесса таможенной обработки внешнеторговых грузов с момента создания Таможенного Союза 6 октября 2007 года и по сегодняшний день.

¹⁵ Петрова Г. Экспедиторы оказались в объятиях ВТО//Журнал «Международный экспедитор».- 2012.- № 2, с. 47



Использование логистического подхода к управлению экспортно-импортными товарными потоками при таможенном оформлении позволяет оптимально организовать систему взаимодействия всех участников внешнеэкономической деятельности и достигнуть максимально возможного совокупного полезного эффекта.

Значение единого пункта ввода информации или «единого окна» для представления участниками торговых операций сведений государственным органам во исполнение формальностей, касающихся экспортно-импортных операций, существенно возрастает в условиях повышения требований к безопасности.

В практическом смысле режим «единого окна» предоставляет собой «единый канал», либо физический, либо электронный, для представления и обработки всех данных и документов, необходимых для получения разрешения на отгрузку и для таможенной очистки товаров, поступающих в международную торговлю. Этим «каналом» управляет один орган, который информирует соответствующие учреждения и/или руководит комплексными механизмами контроля.

Сегодня в мире существуют несколько прогрессивных моделей взаимодействия бизнеса и таможни. Из них наиболее разработанных, апробированных и внедренных моделей взаимодействия бизнеса и таможни, можно выделить три. Это Сингапурская, Шведская и Американская модели взаимодействия, работающие по принципу «Единого окна». По оценкам зарубежных экспертов, внедрение этих моделей способствовало росту на 20% ВВП экономик этих государств.

Согласно *Сингапурской модели*, всё взаимодействие участников ВЭД происходит через уполномоченный государственный орган, и в дальнейшем информация направляется в таможенные органы, ветеринарную и санитарную службы, налоговую и банковскую системы государства. Электронное декларирование работает там на все 100%. Наглядную пользу данной концепции можно увидеть в таблице 3:

Таблица 4

Сравнительные данные по критериям «время» и «затраты» для России и Сингапура

Операция	Время, дни		Затраты, \$ США	
	Россия	Сингапур	Россия	Сингапур
Оформление груза в порту	3	1	250	180
Таможенное оформление	3-4	1	500	31

Источник: По материалам официального сайта The World Bank- <http://www.worldbank.org/lpi/>. /The logistics performance index and its indicators 2012/.

В *Швеции* участники ВЭД взаимодействуют через таможенную службу государства. В Швеции также организована система «Единого окна». Все сведения от участников ВЭД консолидируются через таможенный орган, а затем по необхо-

димости направляются в другие государственные органы, такие как службы ветеринарного и фитосанитарного контроля, налоговую и банковскую системы. В Швеции решен вопрос по отправке грузовой таможенной декларации грузоперевозчиком при помощи SMS-сообщения.

В *Соединенных Штатах Америки* взаимодействие бизнеса и таможни принципиально похоже на две предыдущие модели, то есть организовано по системе Единого окна, но со своей спецификой.

В США практически 100% электронное декларирование, при полном электронном описании товара. Давно решен вопрос на законодательном уровне об одинаковой ответственности по бумажным и электронным декларациям. Но бумажные декларации всё же принимаются таможней США, хотя это сегодня больше архаизм. Примерно 60% товаров в США оформляются на государственной границе США. И примерно 40% внешнеторговых грузов очищается внутри страны, по желанию получателей грузов, то есть участников ВЭД. Оформление происходит через таможенных брокеров имеющих соответствующую лицензию.¹⁶

Крайне острая проблема, связанная с большими сроками проведения таможенных и контрольных операций при пересечении границы Таможенного союза и при выпуске товаров, стоит перед Федеральной таможенной службой России и таможенными службами стран-участниц Таможенного Союза. Руководство таможенной службы поставило планы по сокращению сроков таможенных операций к 2020 году в шесть раз.

Эффективным механизмом, обеспечивающим удовлетворение интересов государства и участников внешней торговли при проведении таможенного контроля, в настоящее время выступает распространенная практически во всем мире *система управления рисками в таможенном контроле*. Эта система должна стать одной из основных составляющих в работе по приведению процедур таможенного контроля в Таможенном союзе в соответствие с критериями качества таможенного администрирования, предусмотренными стандартами Всемирной торговой организации.

Страны-участницы Таможенного Союза, используя зарубежный опыт, также осуществляют внедрение современных технологий обработки внешнеторговых грузов. Все 100% таможенных постов на сегодняшний день готовы принимать электронные сведения от участников ВЭД.

В целом же, можно прийти к выводу, что с усилением интеграционных процессов в рамках единого экономического пространства и увеличением объемов внешнеторговых товарных потоков востребованность технологий таможенной обработки грузов будет увеличиваться как со стороны участников внешнеэкономической деятельности, так и со стороны таможенных органов. Основа успешной оп-

¹⁶ Информационно-аналитическое издание «ПРОВЭД»– <http://провэд.рф/>- Р. Кисс. Концепция единого окна. 1.02.2012.



тимизации таможенной обработки внешнеторговых грузов в Таможенном Союзе в тесном сотрудничестве между государственным и частным секторами экономики России, Казахстана и Белоруссии.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Официальный сайт Министерства транспорта РФ- www.mintrans.ru/ «Транспорт России» Информационно-статистический бюллетень (январь -декабрь 2011).
2. Всемирный экономический форум о российском транспорте, с.18//Всемирный банк понизил логистический рейтинг России.- с.19// Информационно-аналитический транспортный журнал «Freight.ru.»- 2012.- №3 (авторы не указаны)
3. Петрова Г. Экспедиторы оказались в объятиях ВТО//Журнал «Международный экспедитор».- 2012.- № 2.- с.44-47.
4. Клименко В. Целевые ориентиры развития логистической инфраструктуры в разрезе транспортной стратегии РФ до 2030г.// Журнал «Логистика».-2012.-№7.- с.48-49.
5. Жохова С. Второй раз в одну реку// Журнал Международный экспедитор.- 2012.-№2.- с.48-49
6. Ахметов Р. Реформа застряла на перегоне// Журнал Международный экспедитор .- 2012.-№2.- с.40-42
7. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг.- М.: РКонсульт, 2004.- 258с .
8. Иванов Д.А. Управление цепями поставок. – СПб.: Изд-во Политехн.ун-та, 2009.- 660 с.
9. Управление цепями поставок: Справочник издательства Gower/ Под ред. Дж. Гатторны; Пер. с 5-го англ.изд.-М.:ИНФРА-М, 2012.-670с.
10. Уотерс Д.Логистика. Управление цепями поставок.- М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. -503 с.
11. Обзор морского транспорта 2011 года. Доклад Секретариата ЮНКТАД.- Издание ООН/UNCTAD/RMT/2011.-253 с.
12. Официальный сайт компании Panalpina - <http://www.panalpina.com/> /Third-Party Logistics Study: Results and Findings of the 2009 12th Annual Study./
13. Официальный сайт The World Bank- <http://www.worldbank.org/lpi>. /The logistics performance index and its indicators 2012/.
14. Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ- <http://www.customs.ru/> - Таможенная статистика внешней торговли 2011.
15. Информационно-аналитическое издание «ПРОВЭД»– <http://провэд.рф/>- Р. Кисс. Концепция единого окна. 1.02.2012.
16. Ежедневная деловая газета РБК-daily - <http://www.rbcdaily.ru/> Воробьева И. Путин недоволен новыми требованиями ЕС к самолетам. 20.11.2011

