PolotskSU

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования
«Полоцкий государственный университет»

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ: МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

Электронный сборник статей
II Международной научно-практической конференции,
посвященной 50-летию Полоцкого государственного университета

(Новополоцк, 7–8 июня 2018 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2018

PolotskSU

УДК 338.2(082)

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты [Электронный ресурс] : электронный сборник статей II международной научно-практической конференции, посвященной 50-летию Полоцкого государственного университета, Новополоцк, 7–8 июня 2018 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2018. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

Компьютерный дизайн М. С. Мухоморовой
Технический редактор А. Э. Цибульская.
Компьютерная верстка Т. А. Дарьяновой.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72, e-mail: a.lavrinenko@psu.by

ISBN 978-985-531-601-6 © Полоцкий государственный университет, 2018

PolotskSU

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

Цзюй Ин, *аспирант, Белорусский государственный экономический университет, г. Минск, Республика Беларусь*

Транспортно-логистический сектор, как и любой другой сектор экономики, испытывает на себе влияние инноваций, развитие новых технологий, в том числе, и в других, не связанных с логистикой секторах экономики. Опыт промышленно развитых стран и передовых компаний свидетельствует, что транспортно-логистическому сектору принадлежит стратегически важная роль в современных интеграционных процессах. При этом процессы транспортно-логистической интеграции, происходящие в мировой экономике, изменяются не только в ответ на смену приоритетов/целевых установок в деятельности компаний, а точнее, на изменение условий получения экономической прибыли и конкурентоспособности, но и на факторы и тенденции, действующие в звеньях экономической интеграции.

Одним из основных условий развития транспортно-логистической сферы может служить сама интеграционная составляющая всего процесса. Как отмечает российский доктор экономических наук Элларян А.С. «Особо значимый характер приобретают проблемы развития эффективных методов и форм межфирменной интеграции в транспортно-логистической сфере, которые обусловлены новыми вызовами и угрозами глобальной экономики, работой в условиях жестких экономических санкций» [1, с. 4]. Для того чтобы данная сфера могла приносить максимальные стратегические выгоды, все ее функциональные звенья должны работать на основе интеграции. Такое повышение эффективности функционирования в каждом звене имеет смысл только в том случае, если это способствует повышению эффективности интегрированной системы логистики в целом. Региональная экономической интеграции создает повышенный спрос на развитие сопряженной транспортно-логистической инфраструктуры, поддерживающей экономические коридоры, связывающей индустриальные кластеры, города-центры, особые экономические зоны. Регионализация фокусирует внимание не только на максимизации эффективности цепей поставок, но и на повышении их устойчивости, надежности, защищенности, продумывании резервных систем региональных цепей поставок.

Эволюция транспортно-логистической интеграции в мировой экономике охватывает три этапа, на каждом из которых определяются те или иные тренды.

1) Формирование адекватных экономических взаимоотношений между участниками рынка, а также между государством и участниками рынка, позволяющих достичь поставленной экономической цели.

Как участники рынка, так и государство ведут постоянный поиск более совершенной (с точки зрения общего экономического результата) формы взаимоотношений. Так, например, на железнодорожном транспорте реализуется реформа, способствующая устранению негативных проявлений естественной монополии. Эксперты в воздушном и водном видах транспорта, пытаясь преодолеть олигополистические препятствия, предлагают концепцию логистического решения данной проблемы. Автомобильный транспорт, сформировав развитую

PolotskSU

конкурентную среду, преодолевает последствия ужесточения конкуренции — регулируя барьеры входа–выхода отрасли. Таким образом, этап формирования рынка не заканчивается после того, как созданы модель регулирования и структура рынка. В соответствии со складывающимися условиями и под влиянием внешней среды формы взаимоотношений на рынке меняются.

2) Функционирование, т.е. определение функций отдельных элементов рынка транспортных услуг и обеспечение условий их нормальной деятельности.

Функционирование происходит с учетом специфики свойств транспортно-логистической услуги, а также заданных форм организации рынка, но и особенностей организации транспортного производства, а именно: отсутствие определенного во времени и пространстве места, где могут заключаться сделки купли-продажи услуг, что обусловлено невещественностью транспортной услуги, особенностями ее потребления во время производства; многократное повторение при перемещении производимой продукции (объемы производства услуг не равны объемам производства вещественной продукции); требование выполнения условий предоплаты (в условиях нестабильности экономики производитель услуг требует 100%-ной предоплаты в качестве гарантии оплаты выполнения услуг) и др.

3) Развитие, т.е. необратимое, направленное, закономерное изменение, в результате которого возникает новое качественное состояние объекта (транспортного рынка), позволяющее качественно изменять продукт труда (транспортной услуги) и на более высоком уровне удовлетворять все разнообразие потребностей в транспортных услугах.

Дальнейшее развитие транспортно-логистического рынка в качестве процесса, направленного в будущее, принципиально важно, так как характеризует смену качественных состояний рынка. Как этап, развитие характеризуется стабильностью условий и форм рынка. Как процесс, развитие транспортный рынок представляет собой накопление потенциала более высокого качества всей системы рыночных отношений, основанного на материально-технической базе, инновационной стратегии и технологиях производства транспортных услуг, и имеет некоторую цикличность.

В прикладной экономике наименее исследованы:

– проблемы диагностики и оценки состояния, тенденций и особенностей функционирования и развития рынка транспортных услуг;

– проблемы перехода низкого качества системы рынка в более высокое;

– проблемы формализации развития системы рынка транспортных услуг (например, с помощью компьютеризации).

С учетом данной эволюции транспортно-логистической интеграции в мировой экономике рассмотрим наиболее значимые факторы, определяющие новые тренды в развитии транспортно-логистической сферы в условиях формирования интеграционных взаимодействий.

1. Всестороннее применение информационных технологий и поиск новых форм торговли. В оперативном аспекте, особенно в логистических структурах глобального уровня, доминирующей становится концепция «тотального» управления — круглосуточного, кругосветного, повсеместного мобильного информационного мониторинга в режиме реального времени. При решении задач тактического и стратегического уровня все активнее исполь-

PolotskSU

зуются информационно-аналитические методы прогнозирования и поддержки принятия решений на основе единой для всех бизнес-процессов компании информационной базы (информационного киперкуба) с применением технологий хранилищ данных, распознавания, управления знаниями, а так же специального информационно-аналитического программного обеспечения (например, международная телематическая программа «Tedim»). Такая информационная интеграция в транспортно-логистической сфере осуществляется в разных организационно-технологических формах, среди которых:

– сетевая интеграция, связанная с построением сетей передачи данных под управлением операционных систем;

– интеграция деловых процессов, связанная с автоматизацией делопроизводства на основе электронной почты и систем документооборота;

– межкорпоративная интеграция (на основе технологий Интернет).

2. Развитие региональных интеграционных процессов. Несмотря на глобализацию мировой экономики и расширяющиеся и углубляющиеся связи, в мире остается около 200 стран (по состоянию на 2016 г. [2, с. 65]), громадное количество границ и таможенных барьеров, поэтому совершенно логично, что многие страны объединяются в союзы, ассоциации, интеграционные группировки, образуя тем самым общие, единые рынки, предполагающие свободное перемещение товаров, услуг, трудовых ресурсов. Мировое хозяйство характеризуется обострением конкурентной борьбы за рынки сбыта, новыми векторами международных интеграционных процессов, интенсификацией поиска новейших, более эффективных способов повышения конкурентоспособности не только товаров и услуг, но и отдельных стран и регионов. В современных условиях экономической нестабильности в развитии макрологистических транспортных систем отчетливо просматриваются тенденции глобализации, формой проявления которой являются интеграционные преобразования. Активно создаются и развиваются межгосударственные транспортно-логистические, телекоммуникационные, дистрибутивные и другие макрологистические системы [2, с. 65].

Одной из главных задач скоординированной (согласованной) транспортной политики в интеграционной группировке является создание единого рынка транспортно-логистических услуг, который должен строится на единых принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. Эффекты от формирования и развития единого транспортно-логистического рынка для экономики предполагает под собой:

– обеспечение долгосрочного устойчивого экономического развития;

– увеличение доли транспортно-логистических услуг в ВВП;

– обеспечение роста грузопотоков в рамках взаимной и внешней торговли путем предоставления более качественных транспортно-логистических услуг;

– реализация крупномасштабных проектов в сфере транспортно-логистической инфраструктуры;

– создание новых транспортно-логистических производств и рабочих мест.

Преимущества от создания единого транспортно – логистического рынка для населения выражается:

– в повышении мобильности и транспортно-логистической доступности;

PolotskSU

– в повышении надежности и качества транспортно-логистических услуг;

– в снижении негативного воздействия транспорта на жизнь и здоровье населения;

– в обеспечении прозрачности при формировании тарифов (цен) на транспортно-логистические услуги.

Наибольшие эффекты от формирования и развития единого транспортно-логистической интеграции будут наблюдаться именно у бизнес-сообществ, которые будут предполагать под собой:

– снижение транспортно-логистической составляющей в конечной цене товара;

– создание конкурентной среды на едином рынке транспортно-логистических услуг;

– обеспечение равных условий доступа на единый рынок транспортно-логистических услуг;

– развитие мультимодальных транспортно-логистических центров, а также развитие смешанных перевозок;

– гармонизация условий и правил перевозок;

– переход к формированию долгосрочных тарифов на транспортно-логистические услуги.

3. Клиентоориентированность, или работа на конечный результат. Под данной тенденцией понимается участие в интегрированном планировании деятельности фирм-клиентов, лучшее понимание отраслевых особенностей и др. В основе клиентоориентированности лежит принцип комплексности оказываемых компаниями услуг, степень интеграции деятельности клиента и транспортно-логистической компании. На современном этапе развития транспортно-логистической сферы возможно применение 4PL-подхода (Forth Party Logistics), под которым подразумевается планирование и координация информационных потоков клиента, оптимизация цепочки поставок. На начальных этапах формирования рынка транспортно-логистических услуг применяются, как правило, подходы от 1 PL до 3 PL. В основе их лежит принцип комплексности оказываемых компаниями услуг, степень интеграции деятельности клиента и транспортно-логистической компании.

1 PL (First Party Logistics) – автономная логистика, все операции выполняет сам грузовладелец.

2 PL (Second Party Logistics) – набор узкопрофильных традиционных услуг. К ним относятся такие участники рынка как:

– международные транспортные компании;

– экспедиторы;

– склады общего пользования;

– грузовые терминалы;

– таможенные брокеры;

– страховые компании).

3 PL (Third Party Logistics) – широкий сервисный спектр с добавленной стоимостью и привлекают для оказания услуг субподрядчиков. В комплекс услуг входят: организация и управление перевозками, учет и управление запасами, подготовка экспортно-импортной и фрахтовой документации, складское хранение, обработка груза и множество других услуг.

PolotskSU

С внедрением подхода 4PL применяется системный подход к управлению всеми логистическими бизнес-процессами, координации действий компании и ее ключевых контрагентов в цепи поставок, обеспечении их эффективного взаимодействия и обмена данными.

Таким образом, через призму эволюции транспортно-логистической интеграции в мировой экономике, можно выделить новые тренды в развитии транспортно-логистической сферы в условиях формирования интеграционных взаимодействий, а именно всестороннее применение информационных технологий и поиск новых форм торговли, развитие региональных интеграционных процессов, повсеместное участие в интегрированном планировании деятельности фирм-клиентов и лучшее понимание отраслевых особенностей.

Список использованных источников

1. Элларян, А.С. Интеграционные процессы в сфере транспортной логистики / А.С. Элларян // Российский экономический интернет журнал. – М.: 2017. – С. 4.

2. Руселевич А.Н. Единый транспортно-логистический рынок ЕАЭС: тенденции и перспективы // Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности [Электронный ресурс] : материалы IV Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 6–7 дек. 2016 г. / Ин-т бизнеса и менеджмента технологий БГУ ; фак. междунар. отношений БГУ ; редкол. : В.В. Апанасович (отв. ред.) [и др.]. – Электрон. текстовые дан. (5,05 Мб). – Минск : Изд. центр БГУ, 2016. – С. 65.