

**\* Глобальная  
ЛОГИСТИКА**

\* Одной из основных тенденций развития макрологистических систем в мире является **глобализация**. Эта тенденция отражает, с одной стороны, глобализацию рынков сбыта готовой продукции, производства, снабжения материальными ресурсами, рабочей силы, капитала, которые характерны для крупных транснациональных корпораций, с другой — создание и развитие глобальных межгосударственных транспортно-логистических, телекоммуникационных, дистрибутивных и других макрологистических систем.

\* **Глобальная логистика** — стратегия и тактика создания устойчивых макрологистических систем, связывающих бизнес-структуры различных стран мира в основе разделения труда, партнерства и кооперирования в форме договоров, соглашений общих планов, поддерживаемых на межгосударственном уровне.

\* По мнению ведущих западных специалистов в области логистического менеджмента, основными движущими силами современной глобализации являются:

\* продолжающийся рост мировой экономики;

\* новейшие технологии;

\* регионализация;

\* новые возможности для формирования глобальных логистических цепей (каналов);

\* дерегулирование, проводимое многими странами для ускорения и удешевления продвижения материальных потоков.

- \* В настоящее время происходит активный обмен **новейшими технологическими достижениями (ноу-хау)**, результатами эффективных научных разработок, изобретениями, что способствует сближению экономических уровней разных стран, их социальной и хозяйственной интеграции.
- \* Экономический рост в индустриально развитых странах приводит к увеличению логистической производительности и эффективности, особенно для экспорта товаров. **Поиск новых резервов роста и обострение конкуренции** вызывают стремление многих фирм искать новые рынки сбыта, дешевые источники сырья и трудовых ресурсов за пределами границ своих стран.
- \* **Международное разделение труда и кооперация** привели к созданию большого количества транснациональных компаний, использующих в бизнесе глобальные логистические цепи и каналы.
- \* **Созданию логистических каналов** способствуют крупные международные транспортно-экспедиторские фирмы, страховые компании, использующие глобальные телекоммуникационные сети. Эти процедуры облегчают движение капитала, товаров и информации через национальные границы.

- \* Характерной особенностью современного мирового развития является широкое распространение процессов политической, а в большей степени экономической интеграции.
- \* Само слово «**интеграция**» произошло от латинского *integratio* и означает буквально «объединение в одно целое каких-либо частей». В международной политической и экономической интеграции таким целым являются суверенные государства. Необходимость интеграции предопределяется объективным процессом интернационализации хозяйственной жизни, который значительно ускорился под влиянием научно-технической революции.

- \* Под **интернационализацией хозяйственной жизни** понимается объективный процесс расширения и углубления экономических взаимосвязей различных регионов мира.
- \* Этот процесс носит общемировой характер и свойствен всей мировой экономике. В его основе лежит исторически необходимая и экономически обоснованная растущая концентрация и специализация производства, вытекающая из развития производительных сил, совершенствования техники и технологии, расширения возможностей коммуникаций, транспорта и т.д.
- \* В настоящее время интернационализация экономической деятельности — многоплановый процесс в мировой экономике, идущий по нескольким взаимодополняющим направлениям и принимающий разнообразные формы.

\* Среди **основных направлений интернационализации** можно выделить следующие:

- \* • развитие международной торговли как наиболее традиционного направления международной экономической деятельности;
- \* • развитие международных финансовых обменов (международные фондовые рынки, международные заимствования, а также электронные системы валютных обменов типа FOREX ит.п.);
- \* • развертывание деятельности транснациональных корпораций;
- \* • развитие деятельности транснациональных банков;
- \* • развитие совместных предприятий, разнообразных форм производственной и научно-технической кооперации и межфирменного сотрудничества;
- \* • развитие деятельности международных государственных, межгосударственных, негосударственных и общественных организаций.

- \* Важную роль в глобальной логистике играет **фактор регионализации**.
- \* Региональные аспекты логистики можно рассматривать как на уровне одной страны, так и на уровне нескольких стран, расположенных в непосредственной близости друг к другу, как правило, имеющих общие границы в определенной географической зоне. Образование в ряде регионов земного шара интеграционных группировок, состоящих из государств данного региона, есть не что иное, как объективно обусловленный процесс, отражающий закономерности мирового развития.
- \* Целью интеграции государств в различных регионах является объединение усилий для создания оптимальной структуры производства, стимулирования его обновления на базе новейших достижений науки и техники, повышения конкурентоспособности продукции, обеспечения ее сбыта и обновления экономики в духе логистизации.
- \* Известны многочисленные примеры успешных макрологистических региональных структур и систем, например, для стран Бенилюкса (экономический союз Бельгии, Нидерландов и Люксембурга), ЕС, США и Канады, Юго-Восточной Азии. Региональный фактор усиливает тенденцию глобализации за счет таких аспектов, как сходство политических систем и экономического уровня стран, входящих в регион; близость социального уклада жизни, традиций, исторических корней; миграция населения; единые источники энергии, сырьевые ресурсы; единая транспортная система и дорожная инфраструктура; единые телекоммуникации; отсутствие таможенных и торговых барьеров и т.д.



Объединение	Отсутствие торговых ограничений	Общие внешнеторговые тарифы	Свободное передвижение факторов производства	Общая валюта	Общая экономическая политика
Зона свободной торговли	+	-	-	-	-
Таможенный союз	+	+	-	-	-
Общий рынок	+	+	+	-	-
Монетарный союз	+	+	+	+	-
Экономический союз	+	+	+	+	+

**\*Зона свободной торговли** состоит из группы стран, в рамках которой торговля беспошлинна и не имеет каких-либо количественных ограничений. За странами—участницами зоны свободной торговли сохраняется право самостоятельно решать вопрос о применении торговых ограничений к странам, не входящим в зону свободной торговли.

- \* В **таможенном союзе** страны обязаны воздерживаться от применения видимых торговых ограничений по отношению друг к другу. Кроме того, участники таможенного союза должны поддерживать общие внешнеторговые тарифы для тех стран, которые не входят в таможенный союз. В качестве примера таможенного союза можно рассматривать таможенный союз «четверки» — России, Казахстана, Беларуси, Кыргызстана.
- \* По степени интеграции **общий рынок** продвинул дальше таможенного союза, поскольку помимо свободы торговли в нем появляется свободное передвижение таких факторов производства, как труд и капитал. Например, для граждан ЕС упразднен паспортный контроль в границах Сообщества, отменяются ограничения при приеме на работу и учебу, обеспечивается равноправное участие компаний из всех стран-участниц в торгах на получение правительственных заказов в любом государстве — члене ЕС.

\* **Монетарный союз** является еще более высокой степенью интеграции: кроме того, что у него есть все черты, присущие общему рынку, денежная система стран монетарного союза основана на общей валюте. Поскольку все экономические сделки внутри союза оплачиваются в одной валюте, страны—члены монетарного союза не испытывают неопределенности, связанной с обменными курсами.

\* **Экономический союз** можно определить как монетарный союз, в котором широко координируется экономическая политика — в первую очередь фискальная политика и политика в отношении отдельных секторов экономики. В частности, экономический союз предполагает унификацию всех правил, связанных с налоговой системой, и норм, регулирующих переводные платежи. А координация политики в конкретных секторах экономики ведет к тому, что, например, условия промышленности и сельского хозяйства становятся одинаковыми во всех странах экономического союза.

\* Кроме того, в глобальной логистике необходимо учитывать международную конкуренцию, ограничения на дистрибутивные сети транснациональных корпораций и т.п. Менеджмент в глобальных макро- и микрологистических системах должен учитывать эти факторы для успешного продвижения международной логистики



Рис. 12.1. Барьеры в глобальном логистическом менеджменте.

- \* На схеме указаны три группы барьеров в развитии глобальной логистики. Рыночные барьеры отражают конкурентную борьбу за источники дешевых сырьевых ресурсов, энергии, рабочей силы, а также за рынки сбыта товаров. Эти барьеры устанавливаются и поддерживаются как крупными компаниями за счет ценовой политики, информационных барьеров и т.п., так и за счет протекционистской государственной политики и законодательства.
- \* Финансовые барьеры связаны с налоговой, таможенной, торговой политикой государства, с ограничениями ввоза капитала, с нормой банковского процента и т.п.
- \* Близкими к ним являются барьеры в распределении товаров фирм-конкурентов из других стран, из которых наиболее важными являются транспортные, таможенные и торговые.
- \*

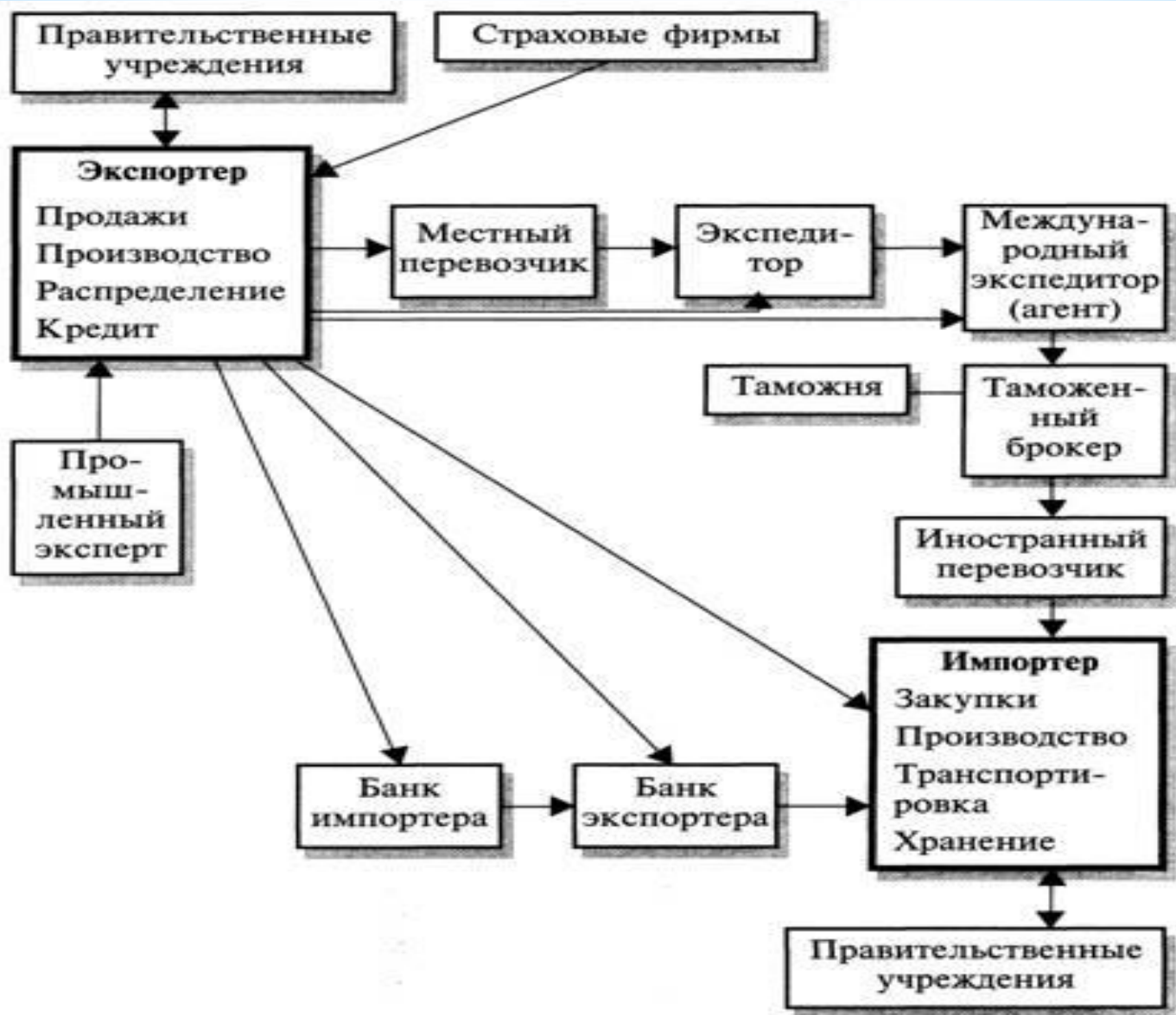
\* Большое значение для развития глобальной логистики имеют так называемые международные каналные посредники, к которым обычно относятся:

- \* • международные экспедиторы;
- \* • транспортные компании;
- \* • компании по управлению экспортными операциями;
- \* • внешнеторговые компании и представительства;
- \* • брокерские и агентские фирмы;
- \* • компании по упаковке товаров в экспортно-импортных операциях;
- \* • порты и др.



- \* Особая роль среди каналных посредников в глобальных логистических системах принадлежит, как уже указывалось ранее, международным транспортно-логистическим фирмам. Обычно они выполняют большое количество логистических функций в глобальных каналах и системах, к основным из которых относятся:
  - \* • квотирование грузовых отправок в международных перевозках;
  - \* • букование<sup>1</sup> грузовых мест и грузоместимости транспортных средств;
  - \* • подготовка коммерческих и таможенных документов;
  - \* • получение экспортных лицензий;
  - \* • осуществление экспортного декларирования для грузоотправителей;
  - \* • подготовка сертификатов, ветеринарных и других свидетельств;
  - \* • подготовка и получение консульских инвойсов;
  - \* • подготовка товарно-транспортных документов, погрузка, разгрузка, проверка отгрузочных документов, взвешивание, упаковка и другие операции;
  - \* • страхование;
  - \* • оплата за перевозки, расчеты с клиентами;
  - \* • получение приходных документов;
  - \* • представление документов в банк или экспедирование их в заданный пункт назначения;
  - \* • предоставление складских услуг (букование) в порту, грузовом терминале;
  - \* • осуществление интермодальных перевозок;
  - \* • предоставление собственных транспортных средств, трейлеров, контейнеров и др.

\* Экспортно-импортные операции в глобальных логистических системах, как правило, связаны с большим, чем в обычном логистическом менеджменте, объемом информации, более сложным документооборотом и требуют правительственного регулирования. На рис. 12.2 представлена типичная схема экспортно-импортных операций в глобальной логистической системе с привлечением необходимых логистических посредников



*Рис. 12.2. Экспортно-импортные операции в глобальных логистических системах.*

\* Роль правительственных организаций в этой сфере (в частности таможни) сводится к упорядочению и регулированию потоков экспортно-импортных грузов, защите потребителей, предотвращению контрабанды запрещенных к ввозу-вывозу товаров и протекционистской политике в отношении своих производителей, транспортных, экспедиторских и других компаний, участвующих в глобальных логистических цепях.

- \* Важное место в структуре глобальных логистических систем занимают зоны свободной торговли (свободные экономические зоны, СЭЗ). СЭЗ играют роль катализаторов развития глобальной логистики, примером чему являются Гонконг, Сингапур и др. Основными преимуществами СЭЗ для глобального логистического менеджмента являются:
  - \* • хранение товаров и операции грузопереработки без таможенных формальностей;
  - \* • свобода выполнения функций логистическими посредниками;
  - \* • возможность консолидации/разукрупнения партий грузов перед импортом;
  - \* • сокращение логистических издержек;
  - \* • возможность перемаркировки и перезатаривания перед импортными операциями;
  - \* • поддержание необходимых логистическому менеджменту квот готовой продукции;
  - \* • тестирование товара потребителями перед импортом;
  - \* • реэкспорт товаров без уплаты пошлин и налогов;
  - \* • хранение товаров в зоне без обязательной идентификации.

# Логистика во внешнеэкономической деятельности

## СПЕЦИФИКА

- \* Экспортно-импортные операции
- \* Прохождение таможенных формальностей
- \* Регулирование условий доставки товаров по договорам купли-продажи на основе Инкотермс и международных правил перевозки
- \* Оформление транспортных, товаро-сопроводительных документов
- \* Страхование

## Основные соглашения в области международных перевозок

- \* **Дорожные (Авто):** Конвенция о договоре международной перевозки грузов автотранспортом (КДПГ) плюс КДПГ с применением книжки МДП 1975 г.
- \* **Морские:** Гамбургские правила 1978 г. (Конвенция ООН о морской перевозке грузов. Гаагско-Висбийские правила).
- \* **Ж/д перевозки:** Бернская конвенция о перевозке грузов, Единая конвенция о железнодорожных перевозках в редакции 1980 г. (КОТИФ). Россия осуществляет ж/д перевозки в соответствии с Соглашением о Международном Грузовом Соглашении (СМГС), закл. В период СССР. На стыке стран КОТИФ и СМГС происходит переоформление договоров на границе
- \* **Воздушные:** Варшавская конвенция. Гаагский протокол 1955, Гватемальский пр-л 1971, Монреальский пр-л 1975 г.
- \* **Транспортные условия торговых контрактов «ИНКОТЕРМС»** (последняя редакция 2010 г)

# \* Государственное регулирование экспортно-импортных потоков

Цель: Баланс между экспортом и импортом

- 1. Таможенные пошлины.** Рассчитываются на основе ТН ВЭД - (Товарная Номенклатура Внешнеэкономической деятельности). 10 значные кодовые обозначения на основе Международной конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров. В Казахстане для расчета пошлины необходим *Сертификат о происхождении товара*, т.к. есть список стран с режимом «наиболее благоприятствуемой нации». Товар из остальных стран - пошлина удваивается.
- 2. Импортные квоты.** Ограничивают количество ввозимого товара. Защищают местного производителя.
- 3. Санитарный контроль.** Продукты, животные, детские товары, парфюмерия, быт.химия. Все, что контактирует с человеком и может быть заражено. (*Гигиеническое заключение*)



## (Продолжение)

**4. Требования безопасности.** В каждой стране свои стандарты. В ТС требуется **сертификат соответствия**. Международные сертификаты не признаются.

Доп. разрешения необходимы для:

- \* Ввоза средств связи
- \* Приборов с радиочастотным излучением
- \* Приборов с озоноразрушающими веществами (аэрозоли, кондиционеры)

**5. Налоги.** Необходима регистрация в налоговых органах, чтобы платить налог с любого перемещения товаров через границу (даже между филиалами одной фирмы). Требуется **Подтверждение стоимости товара, Паспорт импортной сделки**.

**6. Нетарифные барьеры.** Дополнительные сертификации, разрешения.

**7. Ограничения по политическим мотивам.** Напр. США не торгует с Кубой, Израиль с Арабскими гос-вами. США обязывает фирмы бойкотировать Арабские гос-ва. Выход: реэкспорт.

# Таможенные платежи

## Расчет общей суммы таможенных платежей (импорт) :

- \* Пошлина
- \* Акциз (для определенных товаров)
- \* НДС
- \* Таможенные сборы: декларирование, хранение товаров на СВХ, таможенный транзит (если необходимо)

## Расчет ввозной пошлины:

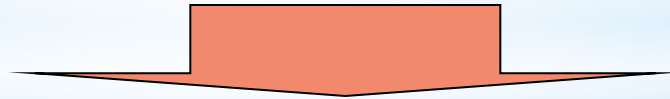
- \* Таможенная стоимость товара  $\times$  ставку ввозной пошлины (в % либо в евро).

# Прохождение таможенных формальностей

## ВЫВОД:

До заключения контракта на импорт необходимо проверить все документы на соответствие требованиям страны-импортера. Необходимо предварительно рассчитать таможенные платежи, спланировать время на получение всех необходимых сертификатов, лицензий, разрешений.

Иначе: Штрафные санкции на таможне, задержка товара на таможенном складе, убытки.



Таможенное оформление поручается профессионалам -  
таможенным брокерам

# \* Основные товаро-сопроводительные документы

\* Инвойс

\* Упаковочный лист

\* Транспортная накладная

Авиатранспортная AWB (Air Waybill)

Автотранспортная CMR Truck Waybill

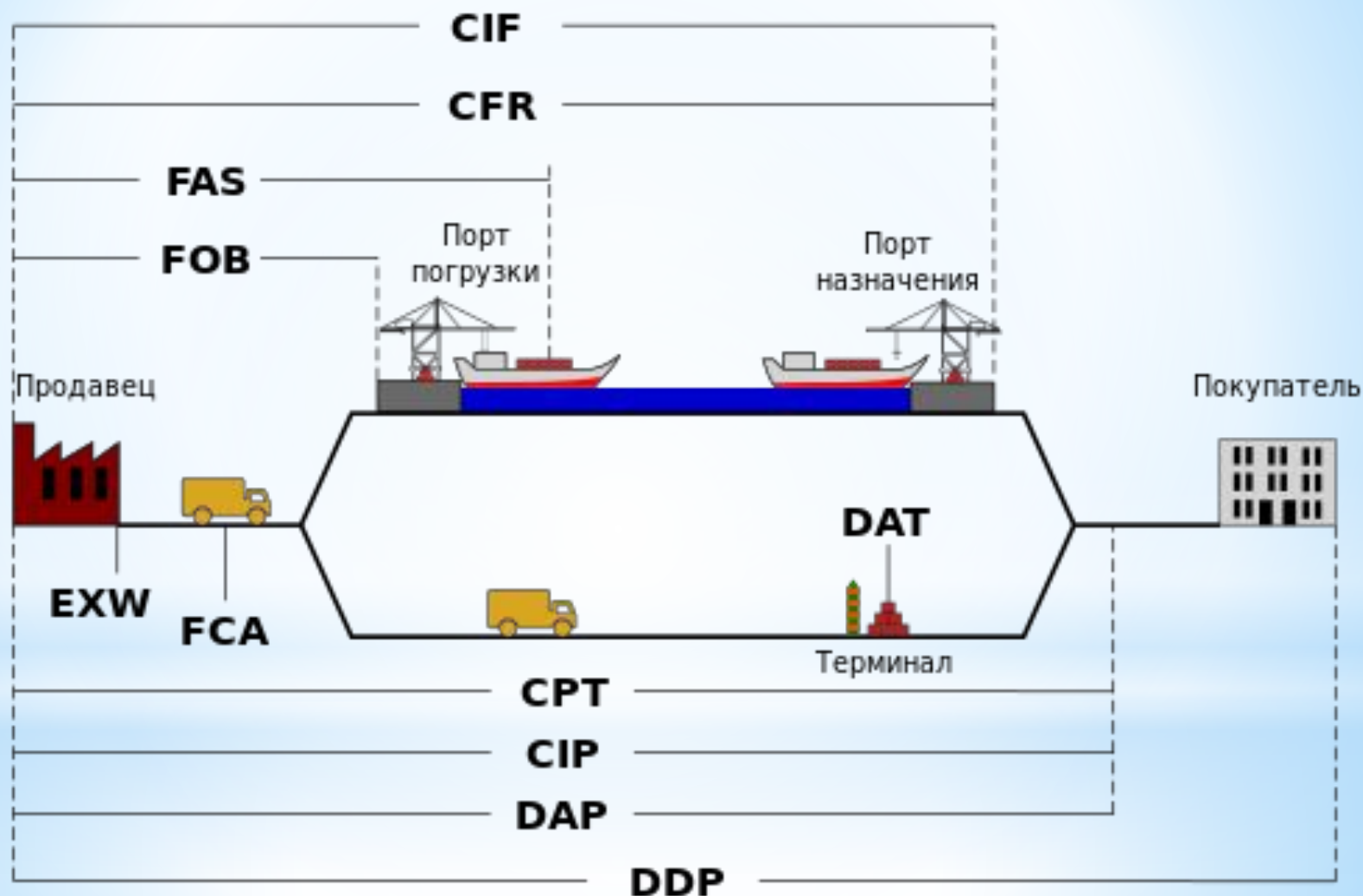
Железнодорожная RWB (Railway bill)

Морская - коносамент B/L (Bill of Lading)

\* Страховой полис (если есть страховка)

- \* **Инкотермс 2010 (Incoterms 2010) - это международные правила, признанные**
- \* **правительственными органами, юридическими компаниями и коммерсантами по**
- \* **всему миру как толкование наиболее применимых в международной торговле**
- \* **терминов.**
- \* **Сфера действия Инкотермс 2010 (Incoterms 2010) распространяется на права**
- \* **и обязанности сторон по договору купли-продажи в части поставки товаров**
- \* **(условия поставки товаров).**

# Инкотермс-2010



\* д/з:

\* Единая таможенная система, ТН ВЭД

\* Инкотермс 2010

\* Транспортные накладные:

Авиатранспортная AWB (Air Waybill)

Автотранспортная CMR Track Waybill

Железнодорожная RWB (Railway bill)

Морская - коносамент B/L (Bill of Lading)