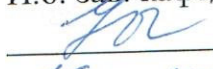


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой МБиТ
 В.В. Ульянова
« 16 » июня 2025 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Проблемы и перспективы развития логистики в современной
внешнеэкономической деятельности

Исполнитель
студент группы 037 ос2



Д.С. Гайнзе

(подпись, дата)

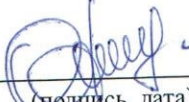
Руководитель
доцент, к.э.н.



Н.Н. Левентов

(подпись, дата)

Нормоконтроль



О.В. Шпак

(подпись, дата)

Рецензент
доцент, к.т.н.



В.З. Григорьева

(подпись, дата)

Благовещенск 2025

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. Кафедрой МБиТ

 В.В. Ульянова

«25» 01 2025 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе студента Гайнзе Дарья Сергеевна

1. Тема дипломной работы: Проблемы и перспективы развития логистики в современной внешнеэкономической деятельности

(утверждена приказом от 24.01.2025 № 162-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы 13.06.2025 г.

3. Исходные данные к дипломной работе: научные журналы и статьи, справочные данные сети Internet – сайтов, а также применение методов статистического, экономического, категориального, сравнительного анализа

4. Содержание дипломной работы (перечень подлежащих разработке вопросов) теоретические основы логистической деятельности, анализ основных проблем развития логистики в ВЭД, перспективы и предложения развития логистики в ВЭД

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 7 таблиц, 12 рисунков

6. Дата выдачи задания 25.01.2025 г.

Руководитель выпускной квалификационной работы: Левентов Николай Николаевич, доцент кафедры МБиТ, к.э.н.

Задание принял к исполнению (дата): 25.01.2025 г.

 (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 68 страниц, 7 таблиц, 12 рисунков, 41 источник.

ЛОГИСТИКА, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что логистика играет ведущую роль во внешнеэкономической деятельности предприятия. Для предприятий, работающих с зарубежными рынками, грамотная логистика становится ключевым фактором снижения издержек и повышения конкурентоспособности. Изучение проблем и перспектив развития международной логистической системы поможет обеспечить безопасную и своевременную доставку грузов от отправителя к получателю.

Цель исследования – выявить проблемы, препятствующие эффективному развитию современного логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности предприятия, а также разработать рекомендации по совершенствованию логистических процессов на примере работы УК «Колмар». Объект исследования – Угольная компания «Колмар», основным видом деятельности которого является разработка месторождений каменного угля в Южной Якутии. Предмет исследования – проблемы и перспективы, и их влияние на развитие логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности предприятия. Основные задачи - рассмотрение теоретических основ логистической деятельности, анализ развития логистики предприятия, исследование проблем и перспектив развития логистики во внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар».

Для обоснования теоретических положений использовались методы статистического, экономического, категориального, сравнительного анализа;

научного наблюдения и обобщения. В исследовании широко используются институциональный, структурно–функциональный и системный подходы.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы логистической деятельности	8
1.1 Логистика как комплексная дисциплина для управления материальными и информационными потоками	8
1.2 Основные концепции и подходы к рассмотрению логистики	15
1.3 Особенности логистики во внешнеэкономической деятельности	24
2 Проблемы развития логистики в современной внешнеэкономической деятельности	32
2.1 Характеристика структуры и современного состояния мирового рынка логистических услуг	32
2.2 Особенности логистики во внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар»	40
2.3 Анализ основных проблем развития логистики в современной внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар»	48
3 Перспективы и предложения по развитию логистики в современной внешнеэкономической деятельности	54
3.1 Перспективы развития логистики в современной внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар»	54
3.2 Предложение мероприятий по развитию логистики в современной внешнеэкономической деятельности для УК «Колмар»	57
Заключение	61
Библиографический список	64

ВВЕДЕНИЕ

После Второй мировой войны человечество пережило период стремительного развития. Торговля стала движущей силой этого прогресса, а для ее эффективной реализации требовались совершенные транспортные системы. С ростом объемов торговли термин «логистика» приобрел все более широкое распространение. Логистика означала доставку товаров в нужное место, в надлежащее состоянии и по приемлемой цене.

Несмотря на кажущуюся простоту этой формулировки, логистика представляет собой сложный механизм интегрированного управления материальными, информационными, финансовыми и сервисными потоками.

В современном мире логистика приобрела глобальный масштаб и стала ключевым стратегическим инструментом для завоевания конкретных преимуществ на внутренних и внешних рынках.

Адаптивная логистика, способная быстро реагировать на изменения, позволяет производителям достигать успеха и сокращать время жизненного цикла продукции.

Транспортно-логистическая отрасль подвержена постоянным изменениям, в том числе под влиянием процессов глобализации. Появилась необходимость исследовать проблемы и тенденции, которые влияют на развитие логистики во внешнеэкономической деятельности.

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что логистика играет ведущую роль во внешнеэкономической деятельности предприятия. Для предприятий, работающих с зарубежными рынками, грамотная логистика становится ключевым фактором снижения издержек и повышения конкурентоспособности. Изучение проблем и перспектив развития международной логистической системы поможет обеспечить безопасную и своевременную доставку грузов от отправителя к получателю.

Цель исследования – выявить проблемы, препятствующие эффективному развитию современного логистического обеспечения

внешнеэкономической деятельности предприятия, а также разработать рекомендации по совершенствованию логистических процессов на примере работы Угольной компании «Колмар».

Из поставленной в работе цели определяются следующие задачи:

- 1) рассмотреть сущность и структуру логистики;
- 2) выявить основные проблемы, препятствующие эффективному развитию современного логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности УК «Колмар»;
- 3) рассмотреть перспективы развития логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности УК «Колмар»;
- 4) разработать рекомендации по совершенствованию логистических процессов УК «Колмар» во внешнеэкономической деятельности.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы является Угольная компания «Колмар», основным видом деятельности которого является разработка месторождений каменного угля в Южной Якутии.

Предметом исследования – проблемы и перспективы, и их влияние на развитие логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности предприятия.

Методологической основой исследования являются теоретические и эмпирические знания, знания круга авторов, работающих по исследуемой теме, общие методологии: математическая и статистическая, а также частная экономическая методология.

В данном исследовании были использованы такие теоретические и эмпирические методы экономических исследований как метод структуризации и систематизации информации и данных, методы обобщения, описания, системный анализ, сравнение, экономическое наблюдение, метод построения аналитических таблиц, методы ситуационного анализа.

Основными источниками при обосновании теоретических обобщений и практических рекомендаций являлись положения и выводы, содержащиеся в

учебной литературе по логистике, научных статьях, официальных статистических данных Росстата, а также справочных данных Internet-сайтов.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1.1 Логистика как комплексная дисциплина для управления материальными и информационными потоками

Концепция логистики уходит корнями в прошлое, и различные исследователи, как в России, так и за рубежом, по-разному интерпретируют ее значение. Далее мы проанализируем этапы развития логистики, ее основное содержание и виды, чтобы сформировать полное представление об этом понятии.

Широко распространено мнение, что семантика слова «логистика» восходит к древнегреческому языку. В Древних Афинах должность «логиста» при дворе предполагала ежегодный аудит отчетов чиновников. В Римской империи термин «logistike» обозначал «искусство рассуждения, вычисления», что в основном связывалось с математической логикой и формализацией логических рассуждений.

Другая группа исследователей связывает происхождение термина с французским языком, где слово «loger» означает «размещать на постой». Это подчеркивает связь логистики с военным делом и развитием военной инфраструктуры.

Исторические данные свидетельствуют о наличии «старшего маршала по логистике» при штабе французской армии в XVII веке. Он отвечал за выбор лагеря, корректировку движения войск, организацию снабжения и транспортировку грузов.

Ярким примером применения логистики в военном деле является снабжение армии Александра Македонского во время египетского похода (330 г. до н.э.). Была организована бесперебойная доставка продовольствия, фуража, вооружения и амуниции для 65 тысяч солдат и 8900 животных.

В Византийской империи, по словам немецкого профессора Г. Павеллика, логистика занималась обеспечением армии, управлением вооружением, распределением и движением войск, своевременной выплатой

жалования. Пик развития логистики пришелся на правление императора Льва VI (866-912 гг.).

Анута́н-А́нри Жо́мини, один из основателей Санкт-Петербургской военной академии (1828 г.), определил логистику как прикладную науку об управлении, снабжении, транспортном обслуживании и определении мест дислокации войск.

К концу XX века логистика прочно вошла в мировую экономику, охватывая производство, транспорт, закупки, сбыт и информационные технологии. Она позволяет оптимизировать управление потоками для достижения наилучших результатов при минимальных затратах.

Несмотря на широкое распространение термина, до сих пор отсутствует общепринятое и однозначное определение понятие «логистика».

На данный момент логистика представляется как область знаний, занимающаяся планированием, контролем и координацией движения материальных ресурсов, а также сбором и обработкой данных, возникающих в процессе производства и распределения продукции. Для анализа и формулирования определения логистики в рамках дипломной работы, будут рассмотрены лишь некоторые из существующих трактовок.

Б.А. Аникин определяет логистику как науку, изучающую управление потоковыми процессами в экономике.¹

Похожей точки зрения придерживается А.Н. Родников, который в своем словаре «Логистика» предлагает следующее определение: «Логистика – это наука, занимающаяся контролем, планированием и управлением транспортировкой, хранением и другими операциями с материальными и нематериальными ресурсами, осуществляемыми от поставщиков сырья до производства, внутри предприятий, от готовой продукции до конечного потребителя, а также обработкой и передачей необходимой информации».²

¹ Аникина, Б. А. Логистика: учебник / Б. А. Аникина. – 3-е изд., доп. – М. : ИНФРА-М, 2002. – 368 с.

² Родников, А. Н. Логистика: терминологический словарь / А. Н. Родников – М. : ИНФРА-М, 2000 – 350 с.

В.И. Сереев также подчеркивает научный аспект логистики, рассматривая ее как науку, а не просто набор практических приемов. Его определение звучит так: «Логистика – это наука об управлении оптимизации материальных потоков, а также сопутствующих им информационных, финансовых и других ресурсов в микро-, мезо- или макроэкономических системах».³

В противоположность этому, А.М. Гаджинский указывает, что логистика сочетает в себе как научный подход, так и практическую деятельность. По его мнению, задача логистики как науки – изучение закономерностей формирования и работы эффективных логистических систем, а задача логистики как практики – создание и поддержание функционирования этих систем.⁴

Примера определения термина «логистика» могут служить и трактовки, представленные в авторитетных англоязычных словарях, таких как «Оксфордский словарь английского языка» и «Словарь Вебстера».

В первом из них логистика определяется как детальная организация и реализация сложных операций, связанных с доставкой товаров клиентам с экономической точки зрения. Ключевым элементом здесь является «экономическая деятельность», подразумевающая получение прибыли за счет удовлетворения потребностей покупателей.⁵

Второй словарь определяет логистику как часть экономической науки и область деятельности, занимающуюся организацией и регулированием процессов перемещения товаров от производителей к потребителям, функционированием сферы обращения продукции, управления запасами и созданием инфраструктуры для товародвижения.

³ Аникина, Б. А. Логистика: учебник / Б. А. Аникина. – 3-е изд., доп. – М. : ИНФРА-М, 2002. – 368 с.

⁴ Гаджинский, А. М. Логистика: Учебник / А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2012. – 484 с.

⁵ OxfordLanguages [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 15.10.2012. – Режим доступа: <http://oxforddictionaries.com/definition/englishLogistics?q=logistics> – 11.03.2025.

Таким образом, можно сделать вывод, что существуют различия в понимании логистики в зарубежной и отечественной научной литературе. В то время как иностранные словари акцентируют внимание на логистике как сфере управленческой деятельности, российские исследователи рассматривают ее преимущественно как научное направление.

Основной целью логистики является своевременная доставка продукции в требуемом объеме к месту назначения с минимизацией затрат. Кроме того, она подразумевает эффективное управление материальными и сопутствующими потоками на основе оптимизации всех процессов.⁶

В общепринятой международной классификации логистики определено пять ее основных функций, которые представлены на рисунке 1.

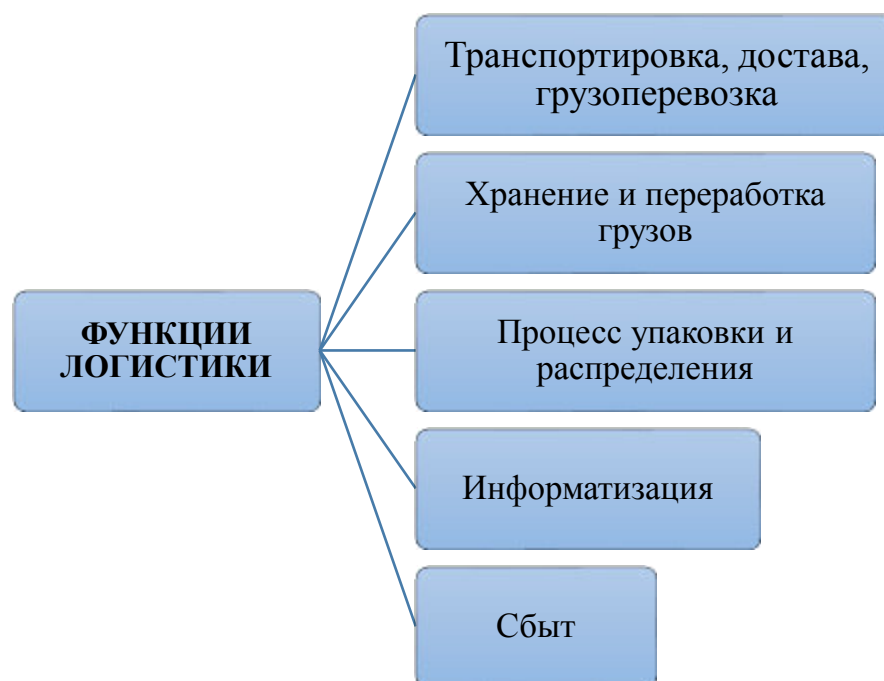


Рисунок 1 - Международная классификация функций логистики

Транспортировка, доставка, грузоперевозка – является одной из наиболее критически важных в этой системе. Ключевым аспектом этой функции является точное соблюдение всех условий договора и временных

⁶ Сярдова, О.М. Логистика : учебное пособие / О.М. Сярдова. – Тольятти : Изд-во ТГУ, 2013. – 136 с.

рамок. Поставка соответствующего товара в установленные сроки без задержек и нарушений является первостепенной задачей.

Важно отметить, что функция транспортировки выходит далеко за рамки простого перемещения грузов. Она включает в себя комплекс взаимосвязанных действий и взаимодействий, которые в совокупности обеспечивают успешное выполнение задач по доставке.⁷

Хранение и обработка грузов – ключевой аспект логистической деятельности. Хранение подразумевает временное размещение товаров на складских комплексах и логистических центрах для поддержания непрерывности поставок на рынок и сокращения временного промежутка между производителем и потребителем. Современные складские помещения трансформируются, объединяя в себе функции распределительных центров, перевалочных пунктов и центров обработки заказов, что позволяет оптимизировать процессы хранения и обработки.

Обработка груза представляет собой комплекс операций, выполняемых на складах и логистических центрах (рисунок 2).

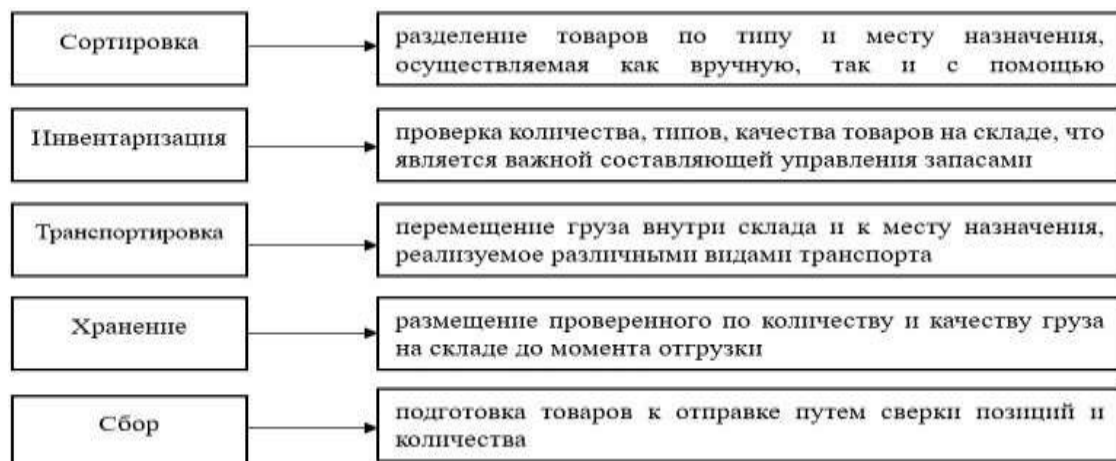


Рисунок 2 - Операции обработки грузов в процессе хранения и обработки

⁷ Keyence [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 5.12.2012. – Режим доступа: https://www.keyence.com/ss/products/auto_id/logistics/role/function-shipping.jsp – 03.03.2025.

Важную роль играет функция упаковки и распределения, охватывающая комплекс операций на складе и в логистическом центре, направленных на подготовку продукции к отправке. К ним относятся комплектация заказов, нанесение этикеток, упаковка в коробки или пакеты, маркировка ценниками и переупаковка товаров в подходящую тару.

Цель этого процесса – не только подготовить товар к продаже, но и повысить его ценность.

Эта функция годна обоим сторонам: заказчик избавляется от трудоемкой подготовки товара к отправке, а логистический оператор получает возможность выделиться на рынке, предлагая расширенный спектр услуг.

Упаковка играет важную роль в обеспечении сохранности товара. Деревянные или картонные ящики предотвращают повреждения и сохраняют качество продукции во время транспортировки. Кроме того, упаковка позволяет легко идентифицировать товары, содержа информацию о наименовании, объеме, дате производства и номере партии. Она также способствует сохранению качества продукции в период хранения.

Функция информатизации стала неотъемлемой¹ частью работы современного предприятия, в том числе и в сфере логистики. Ключевую роль в оптимизации логистических процессов играет система управления складом. Она автоматизирует значительную часть складских операций и тесно интегрирована с другими системами управления.

Система управления складом, предназначена для эффективного управления движением товаров. Эта специализированная логистическая система позволяет отслеживать местоположение грузов, контролировать сроки поставок и решать широкий круг логистических задач.

Информатизация в логистике приобрела особую значимость, поскольку современные логистические операции в значительной степени опираются на

информационные платформы.⁸ Эти платформы служат базами данных, содержащими информацию о местонахождении товаров, выполненных и запланированных операциях и другую важную информацию. Любое взаимодействие с товарами фиксируется в электронном виде и сохраняется в течение определенного периода времени.

Таким образом, можно сделать вывод, что информация играет решающую роль в логистике, что делает информатизацию неотъемлемым элементом современного логистического менеджмента.

Функция сбыта – представляет собой ключевой аспект деятельности логистической компании, предусматривающий полную ответственность за качество товара на протяжении всего периода его транспортировки и хранения.

Согласно установленным правилам, ответственность компании наступает с момента получения товара от производителя и прекращается по факту доставки его конечному потребителю. При этом доставка должна осуществляться в строгом соответствии с условиями договора, который, как правило, регламентирует номенклатуру, количество продукции и временные рамки поставки.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод, что концепция логистики имеет богатую историческую основу и разнообразные трактовки, как в отечественной, так и в зарубежной научной литературе. Логистика рассматривается как наука, изучающая управление потоками ресурсов, а также как практическая деятельность, направленная на оптимизацию процессов доставки и хранения товаров.

Основные функции логистики включают транспортировку, хранение, упаковку и информатизацию, каждая из которых играет ключевую роль в обеспечении эффективного товародвижения.

⁸ Keyence [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 5.12.2012. – Режим доступа: https://www.keyence.com/ss/products/auto_id/logistics/role/function-shipping.jsp – 03.03.2025.

В нынешних реалиях логистика играет ключевую роль в экономике, позволяя снижать издержки и улучшать уровень сервиса для потребителей.

Современные информационные технологии оказывают значительное влияние на логистические операции, предоставляя инструменты для мониторинга и координации на каждом этапе.

Таким образом, можно сделать вывод, что логистика – это многогранная область знаний и деятельности, сочетающая в себе научные подходы и реальный опыт для обеспечения наилучших результатов в организации движения ресурсов и информации.

1.2 Основные концепции и подходы к рассмотрению логистики

Логистика, зародившаяся в середине XX века, представляет собой мощный инструмент для участников промышленно-технологической сферы. Ее значение выходит далеко за рамки простой оптимизации управления потоками. Рассмотрим основные концепции и подходы к рассмотрению логистики, для того чтобы понимать какую роль она занимает в оптимизации процессов и управлении потоками.

Логистические подходы результативны в любой сфере, где переплетение процессов и явлений, наряду с их промежуточными итогами, позволяет рассматривать различные варианты их развития во времени и пространстве. Это дает шанс провести структурированный анализ множества факторов, влияющих на ход работы, и улучшить ее показатели в соответствии с установленными требованиями, будь то увеличение или уменьшение определенных значений.⁹

Разнообразие определений логистики обусловлено ее многогранным характером. С одной стороны, это мощный технологический инструмент, позволяющий выявить наиболее эффективные параметры транспортировки грузов, что в свою очередь повышает результативность транспортных операций. С другой стороны, логистику, в свою очередь, можно

⁹ Архипов А. Е., Масленников С. Н., Севрюков И. Ю. Моделирование бизнес-процессов компании: подходы, принципы, влияние глобализации // Проблемы соврем. экономики. – 2019. – № 1. – С. 59-62.

рассматривать как управляемый процесс, требующий применения стандартных этапов и методов.¹⁰

Поэтому, необходимо тщательно изучить как само понятия логистики, так и ключевые принципы целеполагания для обеспечения успешной транспортировки. В итоге, структурированная оценка воздействия внедрения логистических принципов поможет довести работу всей логистической системы до наилучшего уровня.¹¹

Существует 4 основных концепций логистики (рисунок 3).

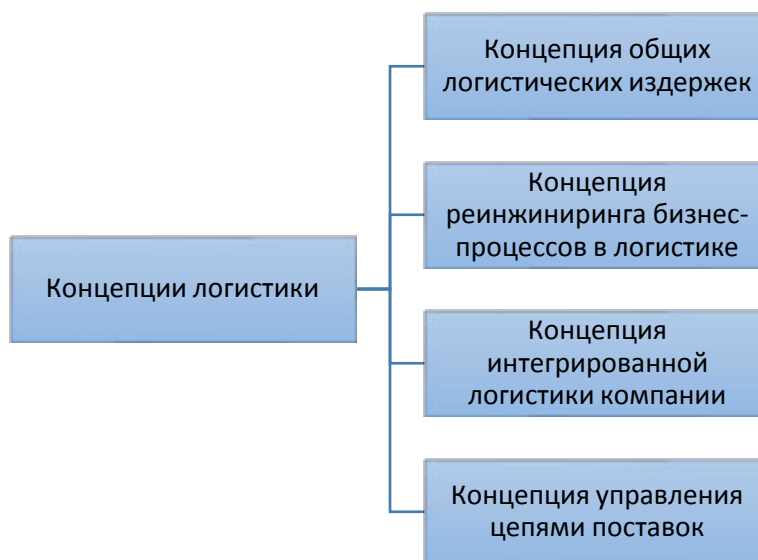


Рисунок 3 - Основные концепции логистики.

Концепция общих логистических издержек.

Данная концепция предполагает поиск управленческих и технических инноваций, направленных на оптимизацию совокупного расхода средств в рамках целостной логистической структуры. При этом, возможно увеличение затрат на отдельных участках пути груза, если это обуславливает снижение суммарных финансовых издержек.

¹⁰ Насиров Ю. З., Марущак Е. С. Современная концепция понятия логистики // Академ. публицистика. – 2021. – № 1. – С. 105-109.

¹¹ Кушнарченко В. М. Концепция логистики // Аллея науки. – 2020. – №1 (40). – С. 224-226.

Ключевым является учет технологических нюансов, таких как формирование бюджета, организация складского хозяйства, подготовка тары и прочих сопутствующих действий.

Авторами этой идеи принято считать американских экспертов в сфере организации перевозок – Говарда Льюиса, Джеймса Каллитона и Джейка Стилла. В 1956 году, в результате всестороннего изучения расходов на транспортировку грузов различными видами транспорта, они представили инновационный метод оценки совокупных логистических издержек.

Ученые показали, что увеличение транспортных затрат, например, за счет использования авиаперевозок, способно уменьшить общие расходы на содержание дорогостоящих запасных частей. Следовательно, увеличение затрат на конкретную операцию может способствовать улучшению экономической эффективности всего процесса распределения.

Суть концепции заключается в том, что она ориентирована не на снижение затрат на каждом этапе логистического цикла, а на оптимизацию общих расходов всей системы в целом.¹²

Для определения значимости различных расходов на логистику для бизнеса необходимо провести их анализ с учетом функциональных затрат.

Выбор оптимального варианта предполагает анализ таких факторов, как доступность, функциональность и надежность логистических услуг. Найти идеальное сочетание, обеспечивающее экономическую выгоду и при этом высоко качество обслуживания клиентов – сложная задача.¹³

Специфика водных перевозок препятствует применению стратегии, ориентированной на суммарные затраты.

В сфере внутреннего водного транспорта эти ограничения усугубляются невыгодностью дополнительного оснащения портов из-за

¹² Масленников С. Н., Хохлов Ю. В. Организационное проектирование на основе интегрированных систем управления цепями поставок // Теоретические и концептуальные проблемы логистики и управление цепями поставок: материалы III Междунар. науч.-практ. конф. – Пенза: Изд-во ПГАУ, 2021. – С. 70-75.

¹³ Григорьев, Е. А. К вопросу о модернизации региональной транспортной системы // Транспорт. дело России. – 2020. – № 6. – С. 17-18.

сезонности перегрузочного оборудования, нерегулярности рейсов и извилистости речных маршрутов.

Разумным выходом представляется использование принципа «ограниченной рациональности», который позволяет проанализировать зависимость между затратами и прибылью от транспортировки для каждого участника логистической цепочки. Описательные модели взаимосвязи элементов логистического процесса можно выразить в виде упрощенных математических формул. Однако, они не всегда в полной мере учитывают все нюансы и ограничения, связанные с динамично меняющимся внешним окружением.

Сложные многофакторные модели усложняют поиск наилучшего варианта и ставят под вопрос их практическое применение на предприятиях транспортной отрасли. К тому же, некоторые параметры таких моделей бывает сложно выразить в количественном виде.

Таким образом, при планировании грузоперевозок с применением разных транспортных средств, подход, основанный на учете совокупных логистических расходах, может оказаться полезным, если тщательно проработаны параметры для сравнения различных технологических вариантов. Это поможет выработать взвешенное, а в ряде случаев и наилучшее решение для управления всей цепочкой поставок.

Концепция реинжиниринга бизнес-процессов в логистике.

Идея реинжиниринга была впервые представлена американскими экспертами Майклом Хаммером и Джеймсом Чампи в их работе «Реинжиниринг компании. Манифест бизнес-революции» (1993). Они определяли с целью достижения значительного улучшения ключевых показателей деятельности компании, таких как затраты, качество обслуживания и сроки выполнения.

В логистике реинжиниринг направлен на оптимизацию процессов – как технологических, так и организационных – а не на изменение

функциональных подразделений. В результате такого подхода может возникнуть необходимость в реорганизации системы управления.¹⁴

Основная цель реинжиниринга заключается в формировании большей выгоды для клиентов. Достичь этого можно посредством слияния различных этапов работы, концентрации на конкретных логистических процедурах и обеспечения необходимой экспертизы. Ключевым условием является гармоничное взаимодействие обновленных процессов со всеми отделами, вовлеченными в решение общей проблемы.

Реинжиниринг стремится к увеличению уровня сотрудничества и снижению зависимости между участниками процесса. Для этого необходима централизация информационного обеспечения и интеграция всех информационно-компьютерных ресурсов-компания. Единая база данных позволит обеспечить доступ к актуальной информации, ускорить межоперационную координацию и сократить время принятия решений.¹⁵

При этом необходимо проанализировать время выполнения каждой операции и долю времени, в течении которого создается добавленная стоимость, чтобы выявить резервы для оптимизации.

В контексте российского водного транспорта, реформирование привело к фрагментации единого комплекса, что спровоцировало демпинговую войну между компаниями. То привело к локальным потерям по отдельным операциям и катастрофическим последствиям для таких звеньев технологической цепи, как судостроение, судоремонт материально-техническое обеспечение.

Таким образом, реинжиниринг представляет собой мощный инструмент для повышения эффективности логистических систем, но его

¹⁴ Синицын М. Г., Ноздрачева Н. В. К вопросу построения логистической системы управления производственными предприятиями // Логист. системы в глобал. экономике. – 2021. – № 11. – С. 285-287.

¹⁵ Архипов А. Е., Григорьев Е. А., Субботин Ю. А. Эволюция теории и практики организации транспортных потоков на внутреннем водном транспорте: ретроспективно-дискурсивный аспект // Парадигмальные стратегии науки и практики в условиях формирования устойчивой бизнес-модели России: материалы Нац. науч.-практ. конф. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, – 2019. – С. 85-87.

применение требует тщательного планирования и учета всех возможных последствий.

Концепция интегрированной логистики компании.

Она основывается на стратегическом фокусе на показателях капитализации, эффективности логистических затрат и спроса на продукцию.

Рассмотрим ключевые направления данной концепции (рисунок 4).



Рисунок 4 – Ключевые направления концепции интегрированной логистики компании

Повышение качества логистического обслуживания. Стремление к максимальному удовлетворению потребностей клиентов в области доставки и сервиса;

Минимизация запасов. Оптимизация запасов в системе распределения необходима для ускорения выполнения заказов.

Интегрированные логистические процессы включают в себя:

1. Физическая дистрибуция. Все этапы доставки продукции конечному потребителю, начиная от комплектации и заканчивая транспортировкой и предоставлением дополнительных логистических сервисов.

2. Материально-техническое обеспечение производства. Планирование, прогнозирование и поддержание эффективной

производственной детальности, величая управление запасами и внутреннюю транспортировку.

3. Снабжение производства. Закупка сырья и материалов у внешних контрагентов, что предполагает планирование потребности, выбор надёжных поставщиков, оформление заказов и транспортировку.

Основной приоритет интегрированной логистики – совершенствование всего процесса обработки заказа. Эффективность в этой области в значительной мере определяется способностью правильно оценивать будущий спрос и ситуацию на рынке.

Важным элементом концепции является создание взаимосвязанных логистических систем, объединяющих промышленные предприятия, торговые организации и компании, обслуживающие рыночную инфраструктуру. Такие системы позволяют:

- обеспечить быструю и гибкую доставку товаров потребителям;
- значительно сократить расходы на протяжении всего цикла распределения.

Эффективность интегрированной логистики обеспечивается согласованной работой всех ее компонентов. Логистический процесс охватывает весь путь – от возникновения потребности в ресурсах до их удовлетворения. Ключевым фактором успеха является комплексное планирование и управление, позволяющее минимизировать общие затраты логистической системы.

Современные тенденции в транспортной сфере, такие как концентрация производства на водном транспорте, способствуют развитию концепции интегрированной логистики. Примерами этого являются международные холдинги, объединяющие различные виды транспортных услуг и формирующие транснациональные корпорации.¹⁶

¹⁶ Архипов А. Е., Григорьев Е. А. Инновационная модернизация российской экономики как основа для реализации национальных интересов // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Экономика. – 2021. – № 1. – С. 7-12.

Внедрение интегрированных логистических подходов в управление транспортными предприятиями способствует совершенствованию логистических процессов, развитию партнерских отношений в сфере производства и улучшению качества сервиса для клиентов.¹⁷

Концепция управления цепями поставок.

Эта стратегия предполагает глубокое взаимодействие компании со всеми звеньями цепи поставок, где каждая сторона действует и как поставщик, и как потребитель. Все организации, включая компании, предоставляющие логистические услуги, объединены в единую систему, управляемую посредством общей платформы данных и согласованного планирования. Такая модель позволяет значительно усилить позиции всего логистического процесса на рынке.

Важно четко различать понятия «логистический канал распределения» и «цепь поставок». Логистический канал фокусируется на физическом перемещении товара, традиционно связывая производителя с оптовыми или розничными продавцами. Каждый участник несет ответственность за передачу товара (или прав собственности) и сопутствующие риски.¹⁸

Цепь поставок, в отличие от канала, охватывает весь путь от производителя до конечного потребителя. Она позволяет:

- Пересматривать продукты и процессы для обеспечения бесперебойного движения материальных потоков по всей цепи;
- Эффективно управлять запасами, обеспечивая их своевременное пополнение;
- Перейти к системе вытягивания за счет сокращения циклов планирования и времени пополнения запасов;

¹⁷ Архипов А. Е., Григорьев Е. А. Инновационная модернизация российской экономики как основа для реализации национальных интересов // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Экономика. – 2021. – № 1. – С. 7-12.

¹⁸ Главацкая Т. В. Концепция бережливой логистики // Актуал. науч. исслед. в соврем. мире. – 2019. – № 1-2 (45). – С. 73-78.

- Обеспечить эффективную координацию информационных потоков на основе долгосрочных договоренностей между участниками цепи.

В современной экономической литературе отсутствует единое определение «управления цепями поставок». Различные авторы рассматривают его как более широкий подход к ведению бизнеса, а не просто как синоним интегрированной логистики. По мнению Американских экономистов Д Ламберта и Дж. Сток, управление цепями поставок – это интеграция ключевых бизнес-процессов, охватывающих всех поставщиков товаров, услуг и информации, от конечного потребителя до производителя, для создания ценности для потребителей и других заинтересованных сторон.¹⁹

Таким образом, исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод, что логистика, как важный инструмент в промышленно-технологической сфере, играет ключевую роль в оптимизации процессов и управлении потоками. Ее применение охватывает различные концепции, каждая из которых направлена на улучшение эффективности логистических систем.

Концепция общих логистических издержек акцентирует внимание на оптимизации расходов всей системы, а не отдельных этапов, что требует учета множества факторов.

Реинжиниринг бизнес-процессов в логистике предполагает радикальное переосмысление процессов для создания добавленной стоимости и повышения эффективности.

Интегрированная логистика фокусируется на стратегическом управлении и взаимодействии всех функций для оптимизации цикла исполнения заказа.

Управление цепями поставок подразумевает глубокую интеграцию всех участников, что способствует повышению конкурентоспособности и созданию ценности для потребителей.

¹⁹ Архипов А. Е., Григорьев Е. А. Инновационная модернизация российской экономики как основа для реализации национальных интересов // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Экономика. – 2021. – № 1. – С. 7-12.

В целом, успешное применение логистических концепций требует комплексного подхода, учета специфики каждого вида транспорта и постоянного анализа внешней среды.

1.3 Особенности логистики во внешнеэкономической деятельности

В нынешних реалиях международная логистика представляет собой всеобъемлющую систему управления перемещением грузов между государствами. Развитие сети Интернет значительно улучшило скорость и результативность таких перевозок.

Ниже мы более детально изучим специфику логистики во внешнеэкономической деятельности, чтобы проанализировать структуру и текущее положение глобального рынка логистических услуг.

Международная логистика включает в себя планирование, координацию, контроль и регулирование движения материальных, финансовых, информационных и прочих сопутствующих потоков, пересекающих границы, от начала и до конечно получателя, учитывая пространственные и временные параметры.²⁰

В таблице 1 представлены основные функциональные направления, которые включает логистическая система международного товародвижения.

Таблица 1 - Основные функциональные направления логистической системы международного товародвижения.

Функциональное направление	Что включает в себя
Транспортирование	- выбор оптимального вида транспорта, обеспечение сохранности груза в пути; - соблюдение международного законодательства; - оформление документации; - эффективная эксплуатация транспортного оборудования; - соблюдение графиков и расчёт затрат

²⁰ Килль, М.Ю. Логистика международного товародвижения: учебное пособие / М. Ю. Килль ; М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования "Санкт-Петербургский гос. экономический ун-т", Каф. коммерции и логистики. – Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петербургского гос. экономического ун-та, 2013. – 87 с.

Функциональное направление	Что включает в себя
Складирование	- определение местоположения и эксплуатации складов; - характеристики складских помещений; - использование техники и оборудования; - оформление документации
Погрузочно-разгрузочные работы	- применение различных методов и средств механизации; - использование грузовых мест и оборудования
Упаковка и маркировка	- выбор тары; - обеспечение сохранности груза на складе и в пути; - определение требований к упаковке и маркировке
Управление запасами	- расчет запасов, контроль их уровня; - обеспечение гарантийного запаса; - определение стоимости и уровня повреждения продукции

Международная логистика отличается от национальной большей сложностью из-за увеличения расстояний, разнообразия правил и документации, а также протяженности логистической цепи. Она требует от специалистов дополнительных навыков и опыта.

Основные отличия международной логистики от национальной представлены на рисунке 5.



Рисунок 5 - Основные отличия международной логистики от национальной логистики.

Эффективные информационные системы играют ключевую роль в международной логистике, особенно с учетом больших расстояний и необходимости пересечения границ. Новейшие разработки в мобильных коммуникациях и электронном документообороте повышают эффективность информационных потоков.

Основными участниками международной логистики могут являться:

- Поставщик экспортера;
- Экспортер товаров и (или) услуг;
- Логистическая компания (перевозчик);
- Импортер товаров и (или) услуг;
- Конечный потребитель.

Конечный потребитель и импортер могут быть одним лицом, а также экспортер и поставщик экспортера. Помимо этого, на любом этапе логистической цепочки могут участвовать посредники.²¹

²¹ Кретов, И.И. Логистика во внешнеторговой деятельности: учеб. пособие / И.И. Кретов, К.В. Садченко. - М. : Дело и сервис, 2011. – 191 с.

Основные логистические посредники:

- перевозчики;
- экспедиторы;
- грузовые терминалы;
- склады общего пользования.

Вспомогательные логистические посредники:

- страховые компании;
- таможенные брокеры;
- банки;
- финансовые учреждения.

В условиях современного глобального рынка структура международной логистики имеет первостепенное значение. Она задает принципы и способы организации международных логистических процессов, которые тесно связаны с уровнем развития различных форм экономической интеграции между странами.²²

Существуют различные типы интеграционных объединений: зоны свободной торговли, таможенные союзы, общий рынок и экономические союзы. Необходимо подчеркнуть, что международная интеграция распространяется не только на государства, но и на частных лиц и организации. В международной логистике компании нередко объединяют усилия в рамках стратегических альянсов, картелей и консорциумов. Выбор конкретного способа взаимодействия определяется внешними факторами, обусловленными уровнем экономической интеграции стран, где расположены эти компании. По мере углубления экономической интеграции, формы сотрудничества между предприятиями становятся более интенсивными.

Стратегические альянсы – это партнерство между компаниями, предполагающее объединение ресурсов, опыта и ключевых умений для достижения максимальной эффективности. В современной экономике такие

²² Аникин, Б. А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебное пособие / Б.А. Аникин, Т.А. Родкина, В.А. Волочиенко [и др.]. – М., 2014. – 203 с.

альянсы позволяют предприятиям получить преимущество на рынке, обеспечивая доступ к ресурсам и возможностям партнеров, включая рынки сбыта, передовые технологии, финансирование и квалифицированные кадры.

В настоящее время большинство компаний активно внедряют информационные технологии, современные подходы к управлению бизнесом и предпринимательством, включая достижения электронной коммерции, а также совершенствуют и моделируют логистические цепочки поставок.²³

Далее рассмотрим общие тенденции в области международной логистики (рисунок 6).

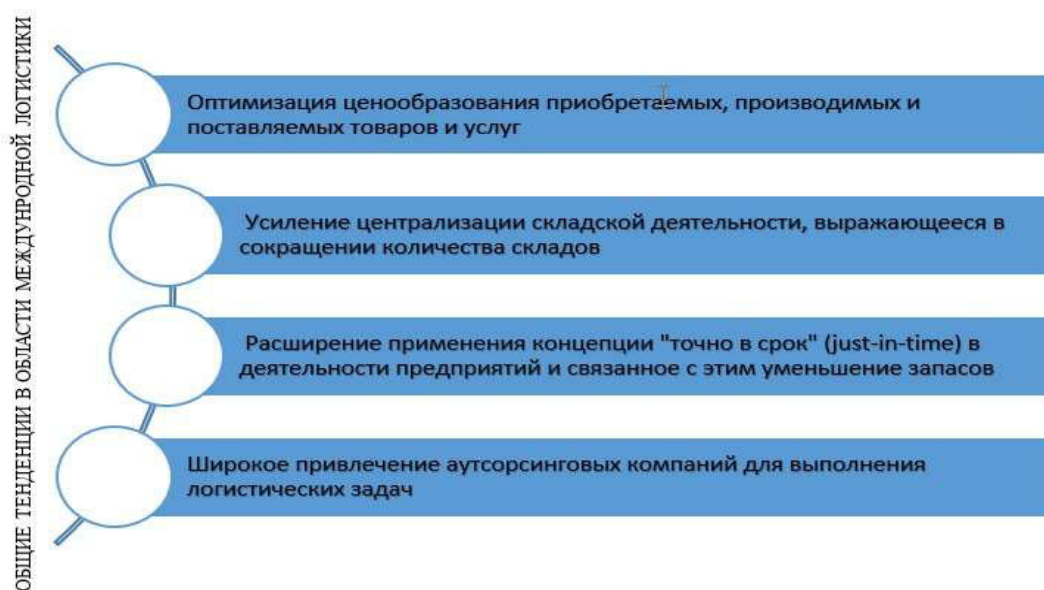


Рисунок 6 - Общие тенденции в области международной логистики.

Глобализация, выступая в роли ключевого фактора современного бизнеса, определяет правила деловой практики, стимулирует конкуренцию и побуждает компании к поиску инновационных путей развития. Она является последствием международной экспансии, формирующей единой мировой

²³ Воронов В.И. Некоторые задачи моделирования логистических цепей / В.И. Воронов, В.А. Лазарев // Вестник Самарского государственного аэрокосмического университета им. академика С.П. Королёва (национального исследовательского университета). – 2005. – №1 (7). – С. 42–49.

экономическое пространство и объединенные товарные и финансовые рынки.²⁴

К признакам глобализации можно отнести:

- внедрение системы международных валют;
- создание оффшорных зон, функционирующих вне рамок национального регулирования;
- формирование межгосударственных таможенных союзов;
- учреждение межгосударственных экономических союзов и ассоциаций.

Организация объединенных наций (ООН) трактует глобализацию как сложный комплекс трансграничных взаимодействий между людьми, организациями, учреждениями и рынками, выражающийся в расширении потоков товаров, технологий и финансовых ресурсов, усилении влияния международных институтов гражданского общества, глобальной деятельности транснациональных корпораций и расширении трансграничной коммуникации, в основном посредством Интернета.²⁵

Международная логистика приобретает глобальный характер, когда цепочка поставок выходит за пределы национальных границ. Глобальные компании разрабатывают стратегии конкуренции, учитывающие все мировые рынки, что позволяет им максимально использовать потенциал новых рынков и оказывать влияние на конкурентную ситуацию в отрасли. В отличие от них, компании действующие на международных рынках, не координируют отдельные элементы своих стратегий для создания единой глобальной стратегии.

Глобальные компании учитывают такие аспекты, как технологии, маркетинг, производства и логистика при разработке целей и стратегий. Это

²⁴ Таможенное дело и ВЭД: сборник докладов участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». — Вып. 1. — Минск: БГУ, 2013. — 261 с.

²⁵ Таможенное дело и ВЭД: сборник докладов участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». — Вып. 1. — Минск: БГУ, 2013. — 261 с.

приводит к тенденции усложнения международных логистических систем (MLS) и, как следствие, к росту затрат на их поддержание, увеличению времени выполнения заказов и уровня запасов.

Объектами глобальной логистики являются транснациональные корпорации, финансово-промышленные группы, свободные экономические зоны, государства и компании, участвующие в создании международных или глобальных логистических систем.

Таким образом, глобальная логистика – это комплекс взаимосвязанных функций по управлению материальными потоками в международной торговле, предполагающий разработку стратегии и тактики создания устойчивых мезо-, макро- и мегалогистических систем, преимущественно формируемых транснациональными корпорациями и финансово-промышленными группами на территории двух или более стран.²⁶

Исходя из всего вышесказанного можно сделать вывод, что в сегодня логистика играет важнейшую роль в экономике, позволяя сокращать издержки и улучшать сервис для потребителей. Информационные технологии имеют решающее значение в организации логистических процессов, обеспечивая мониторинг на каждом этапе. Логистика – это многогранная область сочестаяющая в себе научные знания и практический опыт для достижения наивысшей результативности в управлении потоками материалов и информации, а ее разнообразные подходы ориентированы на совершенствование операций и формирование дополнительной ценности.

Успешное применение этих концепций требует комплексного подхода, учета специфики каждого вида транспорта и постоянного анализа внешней среды.

²⁶ Килль, М.Ю. Логистика международного товародвижения: учебное пособие / М. Ю. Килль ; М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования "Санкт-Петербургский гос. экономический ун-т", Каф. коммерции и логистики. – Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петербургского гос. экономического ун-та, 2013. – 87 с.

Международная логистика, в свою очередь, представляет собой сложную систему, охватывающую множество участников и требующую высокой квалификации специалистов.

Эффективность международной логистики значительно величивается благодаря современным технологиям и глобализации, что способствует интеграции стран и компаний в единое экономическое пространство.

Таким образом, логистика является важным инструментом для повышения конкурентоспособности и создания ценности для потребителей.

2 ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В СОВРЕМЕННОЙ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1 Характеристика структуры и современного состояния мирового рынка логистических услуг

Далее нам необходимо оценить состояние мирового рынка логистических услуг для выявления сильных и слабых сторон, возможности адаптироваться к изменениям на рынке и разрабатывать планы по оптимизации логистических процессов. Результаты анализа структуры и состояния мирового рынка логистических помогут выявить особенности его функционирования, ключевые тенденции и определить место на международном рынке услуг.

Глобальный рынок услуг играет существенную роль в системе международных экономических отношений. В последние годы он демонстрирует значительный рост, как по объему, так и по разнообразию предоставляемых услуг. На сегодняшний день доля услуг в мировом товарообороте превышает 23%, что составляет 7,1 трлн. долларов США. При этом темпы роста экспорта услуг вдвое превышают темпы роста экспорта товаров. По оценкам экспертов, международная торговля охватывает около 7% от общего объема производства услуг в мире.

Рассмотрим ключевые тенденции развития мирового рынка логистических услуг:

- укрепление позиций компаний с развитыми логистическими сетями;
- расширение логистического аутсорсинга;
- оптимизация и рационализация логистических цепочек;
- сокращение длины логистической цепи и минимизация затрат на логистику;
- уменьшение жизненного цикла продукта и изменение подходов к его дистрибуции;
- рост роли инноваций в логистике;

- повышение транспортных расходов.

Мировой рынок услуг тесно взаимосвязан с мировой экономикой и международной торговлей, играя важную роль в их развитии.

Рассмотрим динамику объемов мирового рынка транспортно-логистических услуг.

Таблица 2 - Объемы мирового рынка транспортно-логистических услуг за 2018 – 2023 гг.

в трлн. долл. США

Год	Объем мирового рынка транспортно-логистических услуг
2018	3,1
2019	3,4
2020	3
2021	3,5
2022	3,7
2023	3,9



Рисунок 7 – Динамика объемов мирового рынка транспортно-логистических услуг за 2018 – 2023 гг.

На данном рисунке видно, что в 2020 г. произошел спад объемов транспортно-логистических услуг, связано это с появлением COVID-19 и закрытием границ многих государств. Но затем с 2021 г. вновь проявилась

тенденция постепенного роста объема мирового транспортно-логистического рынка.

Эксперты прогнозируют сохранение нестабильности в экономической ситуации, что безусловно отразится на состоянии рынка логистических услуг.

В настоящий момент структура рынка логистических услуг формируется следующими сегментами:

- грузоперевозки и транспортно-экспедиторские операции;
- комплексные логистические услуги;
- услуги по оптимизации логистических бизнес-процессов.

Перечень типовых услуг, оказываемых типовым логистическим комплексом представлен в таблице 3.

Таблица 3 – Перечень типовых услуг, оказываемых типовым логистическим комплексом

Услуги	Характеристика услуг
Складские	Разгрузка, погрузка, приемка по количеству и качеству, хранение (стеллажное, штабельное и др.), инвентаризация
Перевалка и хранение контейнеров всех видов	Перевалка, хранение контейнеров
Транспортные	Экспедирование и перевозка грузов ж/д и автомобильным транспортом, кросс-докинг, охраняемая стоянка
Таможенные	Услуги таможенного склада, услуги СВХ, весь комплекс услуг по таможенному оформлению импорта/экспорта грузов (в том числе акцизных), сертификация товаров, консультации по вопросам ВЭД
Управление запасами и товаропотоками заказчика	Обработка заказов, подбор грузов для отправок, палетизация грузов, комплектация ассортиментных наборов, упаковка и переупаковка, маркировка,

Услуги	Характеристика услуг
	предпродажная подготовка, сопровождение и охрана грузов в пути, страхование, доставка «от двери до двери», дистрибуция, агентские функции
Информационные	Введение компьютерного учета всех складских операций, контроль процесса исполнения всех заказов, отслеживание грузов в пути следования, автоматизация документооборота, управление финансами, поддержка формирования решений, отчеты
Сервисные	Горячее питание, бизнес-центр, офисные помещения, все виды связи и коммуникации расчетно-кассовый центр

Структура мирового рынка логистических услуг представлена на рисунке 8.



Рисунок 8 – Структура мирового рынка логистических услуг, %, 2023 г.

Как и мировой рынок, рынок логистических услуг развивается преимущественно в странах Северной Америки, Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Таблица 4 - Сравнение основных показателей транспортно-логистического рынка США, Европы, Китая и России, 2023 г.

млрд. долл. США

	ВВП	Логистические затраты	Доля логистических затрат в ВВП, %	Транспортно - логистический рынок	Рынок ТЛУ (логистический аутсорсинг)	Доля аутсорсинга, %
США	27720,7	2280,0	8,5%	1149,9	928,3	81,3%
Европа	18470,0	2314,6	9,2%	1197,9	773,9	64,6%
Китай	17678,0	2289,8	18,0%	1210,6	593,2	49,0%
Россия	9056,0	1075,5	19,0%	307,7	120,9	39,3%
Мир, всего	106171, 67	12350,6	11,6%	7322,0	4027,0	55,0%

Крупнейшим транспортно-логистическим рынком по данным таблицы является Китай (1210,6 млрд. долл. США), на втором месте европейские страны (1197,9 млрд. долл. США), далее США (1149,9 млрд. долл. США), а Российская Федерация с показателями 307,7 млрд. долл. США занимает 4 позицию.

Доля расходов на логистику в ВВП Российской Федерации и Китая существенно превышает аналогичные показатели в США и странах Европы. Это свидетельствует о недостаточном уровне развития инфраструктуры и качества обслуживания со стороны логистических компаний в этих странах.

Далее рассмотрим влияние санкций на международную логистику.

Введение санкций стало одним из ключевых факторов, оказывающих влияние на современные международные логистические системы. Эта проблема остается актуальной и по е день, вызывая как кратковременные сбои в работе цепочек поставок, так и долго срочные структурные преобразования.

Нарушение работы логистических цепочек – одна из основных сложностей, возникших из-за санкционных ограничений. Компании, ранее полагавшиеся на налаженные пути доставки и проверенных поставщиков из стран, попавших под санкции, вынуждены искать новые решения. Это приводит к задержкам в поставках, увеличению затрат на транспортировку и удлинению сроков выполнения заказов.

Ограничения на экспорт и импорт из отдельных государств создают трудности с доступом к необходимым материалам и компонентам. Особенно остро эта проблема стоит перед отраслями, сильно зависящими от международной торговли, такими как автомобильная промышленность, производство электроники фармацевтика. Поиск альтернативных поставщиков зачастую влечет за собой повышение цен на продукцию и снижение объемов производства.

Морская логистика особенно подвержена влиянию санкционного давления. Запреты на заходы судов в порты или использование воздушного пространства для стран, находящихся под санкциями, создают серьезные препятствия для транспортных компаний. Многие судоходные компании вынуждены изменять маршруты, чтобы избежать зон с ограничениями, что увеличивает время доставки и расходы на топливо.

Кроме того, страховые компании могут отказываться от страхования грузов, проходящих через зоны санкций, что повышает риски для логистических операторов и владельцев грузов. Эти ограничения наиболее заметны в морской отрасли и при авиаперевозках грузов.

Увеличение транспортных расходов также связано с необходимостью соблюдения дополнительных таможенных процедур и проверок. Страны, столкнувшиеся с санкциями, часто испытывают задержки на границах, усиление таможенного контроля и усложнение бюрократических процессов. Это замедляет процесс доставки и увеличивает операционные издержки компаний.

Переориентация географии поставок – неизбежный результат введения санкций. Это подразумевает поиск новых торговых партнеров и транспортных маршрутов. Страны, подвергшиеся санкциям, часто обращаются к другим регионам для замены поставок, таким как Юго-Восточная Азия, Африка или Латинская Америка.

Эти изменения приводят к перестройке глобальной логистической инфраструктуры: формированию новых логистических центров, развитию альтернативных транспортных коридоров и комбинированных маршрутов. Однако подобные преобразования требуют времени и дополнительных инвестиций, что может негативно сказаться на эффективности бизнеса.

В настоящее время на рынке логистических услуг активно развивается аутсорсинг, то есть привлечение внешних специалистов для выполнения логистических функций. Это позволяет компаниям снизить затраты на доставку товаров за счет использования квалифицированных логистических операторов.

Существует пять основных видов аутсорсинга в логистике: 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL. Каждый тип отличается спектром услуг, которые предоставляются логистическими провайдерами. Наиболее распространенными являются 2PL, 3PL, 4PL, на которые приходится 55% всего рынка логистических услуг.²⁷

Популярность аутсорсинга объясняется тем, что компании чаще всего сосредотачиваются на своих основных обязанностях, передавая логистические операции специализированным провайдерам. 3PL-провайдеры обладают богатым опытом в управлении логистикой, квалифицированным персоналом и развитой инфраструктурой.

Для оценки уровня развития логистической инфраструктуры в различных странах Всемирный банк составляет индекс доступности

²⁷ Филимонова М.А. Проблемы и состояние рынка транспортно-логистических услуг России в условиях экономической рецессии [Электронный ресурс] // Экономика и менеджмент инновационных технологий. – 2016. – № 12. – Режим доступа : <http://ekonomika.snauka.ru/2016/12/13170> – 15.04.2025.

логистических услуг (LPI). В 2023 году Россия заняла 88 место в рейтинге LPI, что указывает на отставание от лидеров рынка, таких как Германия, Швеция, Сингапур и др.

Низкая оценка эффективности в России связана с недостаточной адаптацией российских компаний к современным подходам, недоверием к инновациям в этой сфере и ограниченным финансовым ресурсам для развития логистической инфраструктуры.

Таким образом, можно сделать вывод, что мировой рынок логистических услуг занимает важное место в международных отношениях и демонстрирует значительный рост как по объему, так и по разнообразию услуг. Ключевыми тенденциями развития логистического рынка являются укрепление позиций компании с развитыми логистическими сетями, расширение аутсорсинга и оптимизация логистических цепочек.

Несмотря на спад объем в 2020 году, с 2021 года наблюдается восстановление объемов мирового транспортно-логистического рынка. Однако нестабильность в экономической ситуации может негативно сказаться на его состоянии.

Китай, Европа и США остаются лидерами в области логистических услуг, в то время как Россия сталкивается с проблемами, связанными с недостаточным уровнем инфраструктуры и качеством обслуживания. Развитие аутсорсинга в логистике позволяет компаниям снижать затраты и сосредотачиваться на своих основных задачах. Однако низкий индекс доступности логистических услуг (LPI) в России указывает на отставание от мировых лидеров, что связано с недостаточной адаптацией к современным подходам и ограниченными ресурсами.

В результате изучения мирового рынка логистики были определены ключевые тенденции: значительная доля транспортно-экспедиционного направления в его общей структуре; лидирующие позиции китайских корпораций на международном уровне; возрастающая популярность комплексных логистических решений, предоставляемых 3PL-операторами;

процесс сближения игроков рынка, обусловленный международными слияниями, поглощениями и расширением деятельности в новые регионы.

2.2 Особенности логистики во внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар»

Угледобывающая компания «Колмар» основана в 2003 году и ведет свою основную деятельность на территории Республики Саха (Якутия). В настоящее время она имеет в своем составе добычные и перерабатывающие предприятия, сбытовые и логистические структуры, а также:

- реализует крупные инвестиционные проекты – строительство горно-обогатительных комплексов «Денисовский» и «Инаглинский», являющихся якорными резидентами ТОСЭР «Южная Якутия»;
- вносит весомый вклад в развитие экономики и инфраструктуры Дальневосточного федерального округа;
- обеспечивает занятость местного населения и создает новые рабочие места;
- ведет активную социальную политику – участвует в проектах по поддержке учреждений образования и юношеского спорта, юных талантов, молодежных движений и т.д.;
- заботится о сохранении окружающей среды на территории недропользования.

Основной сферой деятельности компании «Колмар» выступает разработка месторождений каменного угля в Южной Якутии. Подтвержденные запасы превышают 1 млрд. тонн, при этом преобладающая доля приходится на востребованные сорта коксующихся углей, характеризующиеся уникальным комплексом физико-химических свойств.

Полное наименование организации: Угледобывающая компания «Колмар» (ИНН: 7701924275, ОГРН: 1117746523751).

Место нахождения: 678967, Республика Саха (Якутия), г. Нерюнгри, пр-т Геологов, д. 55, корп. 1.

Генеральный директор: Волков Алексей Владимирович.

Вид деятельности: Освоение запасов каменноугольных месторождений Южной Якутии (код по ОКВЭД 05.10).

Статус организации: Действующая.

Организационно-правовая форма: Общество с ограниченной ответственностью (код 12300 по ОКОПФ).

Ассортиментная линейка УК «Колмар» включает:

- 1) Коксующийся уголь;
- 2) Энергетический уголь.

Компания «Колмар» была основана в 2003 году с создания небольшого предприятия по добыче угля. Первоначально компания сосредоточилась на строительстве шахты «Денисовская» и добыче угля, выдав первые 94 тонны в 2004 году.

Впоследствии компания «Колмар» получила лицензию на разработку участка Восточного Чульмаканского месторождения, что привело к созданию первого объекта будущего горно-обоганительного комплекса «Инаглинский».

В 2014 году компания столкнулась с серьезным кризисом, вызванным падением цен на уголь. Новым генеральным директором стал Сергей Цивилев, который разработал долгосрочную стратегию развития предприятия.

Благодаря этой стратегии, «Колмар» смогла преодолеть кризис и добиться значительных производственных успехов. С 2015 года компания активно развивалась, создав горно-обоганительные комплексы «Денисовский» и «Инаглинский», запустив вторую очередь шахты «Денисовская», начав добычу угля на новом участке, построив железнодорожную линию и запустив обоганительную фабрику «Инаглинская-1» мощностью 2 млн. тонн в год.

Получение статуса якорного резидента территории опережающего социально-экономического развития «Южная Якутия» в 2017 году предоставило компании воспользоваться льготными условиями, что способствовало ускоренному развитию. Ключевыми этапами этого развития

стали запуск обогатительной фабрики «Денисовская» мощностью 6 млн. тонн в год, а также строительство шахты «Инаглинская» и обогатительной фабрики «Инаглинская-2».

В 2020 году в «Колмар» ввела в эксплуатацию первые очереди крупнейших в России шахты «Инаглинская» и обогатительной фабрики «Инаглинская-2», а также первую очередь собственного морского терминала, предназначенного для перевалки угля.

За девять лет активного развития «Колмар» прошла путь от кризиса до лидирующих позиций в российской угольной промышленности, став одним из крупнейших производителей коксующегося угля.²⁸

Рассмотрим динамику добычи и экспорта угольной промышленности России за 2019-2023 года. Она представлена в таблице 5 и рисунке 9.

Таблица 5 – Динамика добычи и экспорта угольной промышленности в России за 2019-2023 гг.

В МЛН. ТОНН

	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Добыча угля	440,2	439,5	398,3	435,3	430
Экспорт угля	259	199,1	223	210	213

²⁸ Глобус[Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 17.01.2018. – Режим доступа: <https://www.vnedra.ru/glavnaya-tema/gruppa-kompanij-kolmar-istoriya-nastoyashhee-i-budushhee-21134/?ysclid=m4k17l3tcv875131671> – 5.02.2025.

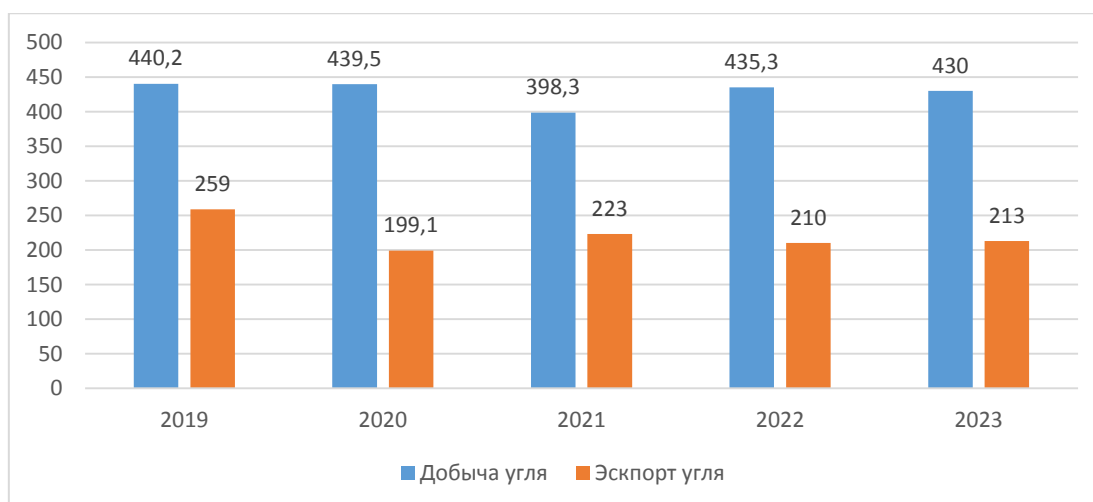


Рисунок 9 – Динамика добычи и экспорта угольной промышленности в России за 2019-2023 гг., млн. тонн

На рисунке 5 можно увидеть, что добыча угля является довольно стабильной отраслью и почти половина добытого угля отправляется на экспорт.

Далее рассмотрим динамику добычи и экспорта угольной промышленности в ДВФО за 2019-2023 года. Она представлена в таблице 6 и рисунке 10.

Таблица 6 – Динамика добычи и экспорта угольной промышленности в ДВФО за 2019-2023 гг.

В МЛН. ТОНН

	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Добыча угля	56,7	60,8	75,2	72	73,8
Экспорт угля	24,5	44,1	18,6	21,3	26

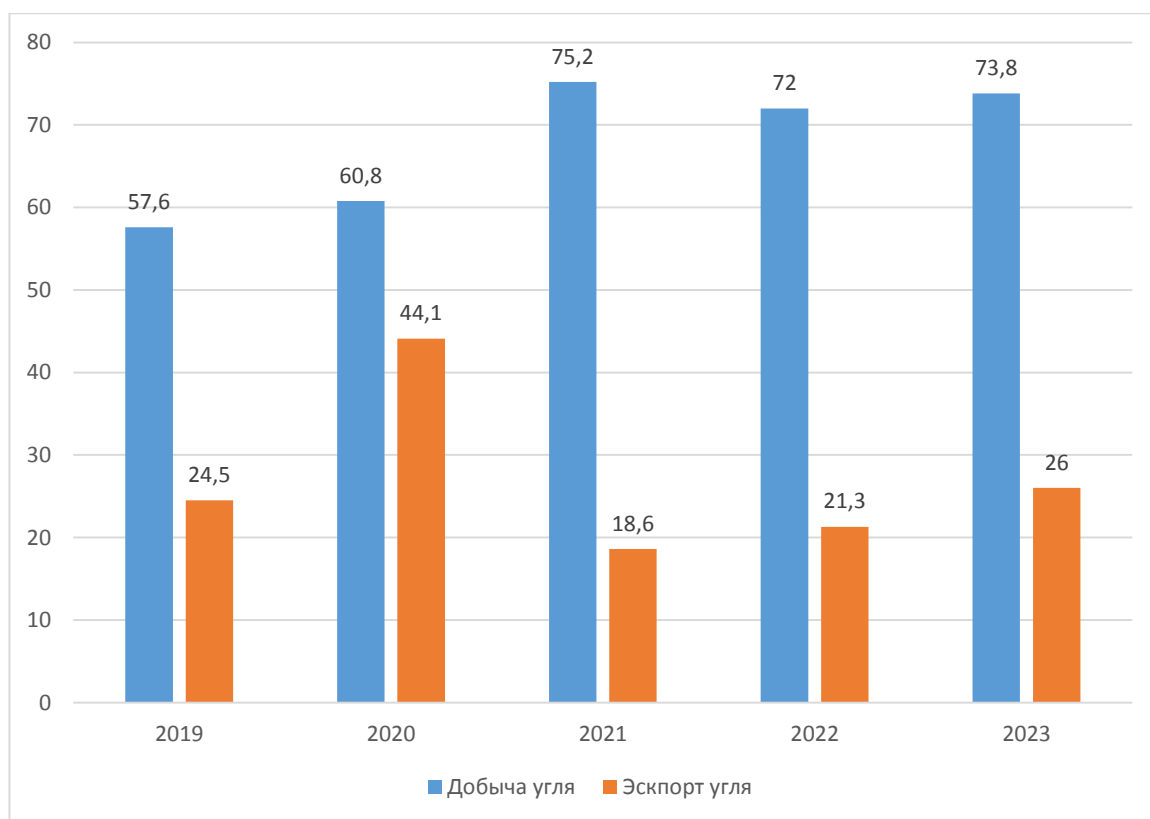


Рисунок 10 – Динамика добычи и экспорта угольной промышленности в ДВФО за 2019-2023 гг., млн. тонн

На рисунке 6 мы можем увидеть, что динамика добычи угля медленно, но верно растет, это связано с расширением географии угольной промышленности и увеличением спроса на угольную продукцию в ДФФО. Также можно заметить, что в 2021 году произошёл спад экспорта угля по причине проблем с железнодорожным сообщением и медленного темпа строительства железнодорожной инфраструктуры.²⁹

Далее рассмотрим динамику добычи и экспорта угольной промышленности УК «Колмар» за 2019-2023 гг. Она представлена в таблице 7 и рисунке 11.

²⁹ Ведомости [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 15.10.2012. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/10/04/842067-kolmara-eksport-v-atr> – 15.04.2025.

Таблица 7 – Динамика добычи и экспорта угольной промышленности УК «Колмар» за 2019-2023 гг.

В МЛН. ТОНН

	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Добыча угля	8,5	6,5	11	12,8	12,1
Экспорт угля	6,5	4,5	5,4	6,5	6,8

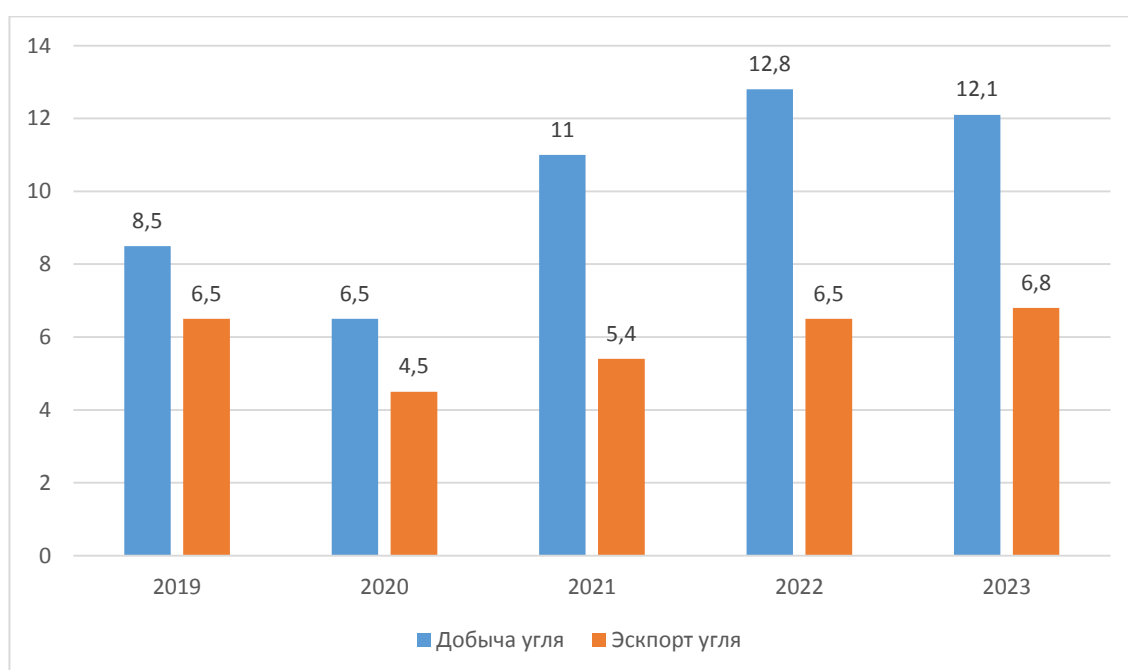


Рисунок 11 – Динамика добычи и экспорта угольной промышленности УК «Колмар» за 2019-2023 гг., млн. тонн

В 2019 году на экспортировалось от 60% до 70% продукции компании: уголь марки К (коксующийся необогащённый), КЖ (коксующийся обогащённый) и энергетические угли марки СС. Основные покупатели продукции — страны Азиатско-Тихоокеанского региона: Китай, Япония,

Корея, Вьетнама, также около 70% экспорта компания «Колмар» поставляла на заводы в КНР.³⁰

В 2020 году компания поставляла на экспорт до 70% продукции. Приоритетным рынком для компании был Китай, который потребляет большие объёмы концентрата и закупает уголь по высоким ценам.

В 2021 году добыто 12,8 млн. тонн угля, в сравнении с аналогичным периодом показатели добычи выросли на 16%. Было произведено 6 млн тонн концентрата. Продукция была успешно отгружена партнёрам как в России, так и за её пределами — в Азиатско-тихоокеанский регион.

В сентябре 2021 года компания запустила первую очередь собственного угольного терминала «ВаниноТрансУголь» в Хабаровском крае мощностью перевалки 12 млн тонн. Современный глубоководный порт позволил стабильно отгружать продукцию на экспорт, доля которого после реализации и запуска всех проектов должна была составить 80% от общего объёма продаж.

В 2022 году «Колмар» поставил в порт «ВаниноТрансУголь» Хабаровского края порядка 6,5 млн тонн коксующего угля на экспорт.³¹

В 2023 году объём отгрузки угольной продукции составил 7,2 млн. тонн, 6,8 млн. тонн из которых отправлены на экспорт в форме концентрата.

Основными странами-экспортерами угольной продукции УК «Колмар» являются Китай, Индия, Япония и Южная Корея.

В государствах Азиатско-Тихоокеанского региона наблюдается потребность в диверсификации поставок угля. Многие страны, такие как Индия, испытывают чрезмерную зависимость от австралийского угля, являющегося основным конкурентом якутского угля на рынке АТР. Доля австралийского угля на некоторых рынках региона достигает 80%.

³⁰ EastRussia [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 15.10.2012. – Режим доступа: <https://www.eastrussia.ru/material/kolmar-gotov-uvelichivat-eksport-vysokokachestvennykh-ugley/> - 5.02.2025.

³¹ ООО РЖД [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 09.04.2009. – Режим доступа: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=206858> - 5.02.2025.

Кроме того, существенное значение имеют объёмы поставок. Традиционно из Австралии осуществляются поставки большими партиями, что невыгодно для средних и мелких потребителей, в то время как УК «Колмар» обладает возможностью осуществлять поставки угля небольшими партиями – от 10 до 30 тысяч тонн.

Логистическая инфраструктура УК «Колмар» состоит из:

1) организационная составляющая – отдел логистики поставок, отдел транспортной логистики, международный отдел. Все они предназначены для отслеживания всех этапов перемещения груза;

2) складская составляющая – специально оборудованные площадки, закрытые складские помещения для хранения угля;

3) транспортная составляющая – контейнерные площадки, грузо-перевалочные терминалы, которые предназначены для погрузки угля, для дальнейшей отправки на экспорт;

4) информационно-техническая составляющая – базы данных, специальное программное обеспечение, аппаратные и технические средства.

Теперь рассмотрим транспортную составляющую логистики поставок угольной продукции УК «Колмар». Географическое расположение добывающих предприятий компании в близости от портов Дальнего Востока даёт прямой выход на транспортные потоки в страны АТР. Основными видами транспорта являются железнодорожный и морской.

Основной поток движения продукции по России производится железнодорожным транспортом, далее происходит перегрузка в таких портах, как «Находка», Приморский Край и «ВаниноТрансУголь» в Хабаровском крае. Затем товар отправляется уже морским транспортом в страны-экспортеры.

Таким образом можно сделать вывод, что особенностями логистики во внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар» являются:

1) Возможность поставки небольших объемов угля, что может быть удобно для экспорта на новые рынки, например, через южные порты, где для угольщиков открываются дополнительные логистические возможности, в том числе более высокая маржинальность за счёт ускорения оборачиваемости;

2) Географическое положение – добывающие активы компании расположены вблизи портовых объектов Дальнего Востока, что обеспечивает прямой доступ к транспортным коридорам АТР. Наличие развитой железнодорожной инфраструктуры способствует оптимизации логистических процессов доставки продукции до портов, где осуществляется перегрузка на морской транспорт для дальнейшей транспортировки в зарубежные страны.

2.3 Анализ основных проблем развития логистики в современной внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар»

Укрепление международных отношений, безусловно приводит к размыванию границ в деловой сфере компании. Однако, создание двойственной международной логистики сопряжено со значительными трудностями, как финансовых, так и торговых.

Эти препятствия возникают из-за сложного переплетения разнообразных факторов, включая политические структуры, степень социально-экономического прогресса государств и различия в их благосостоянии.

При планировании стратегий глобальной логистики важно принимать во внимание не только международную борьбу за рынки, но и ограничения, устанавливаемые на распределительные сети международными корпорациями. Эффектная реализация логистических решений во внешнеэкономической деятельности во многом зависит от осознания этих аспектов руководителями, отвечающими за управление в области глобальной логистики.

На рисунке 12 приведены три вида барьеров, которые существуют при развитии глобальной логистики.



Рисунок 12 - Барьеры, существующие в логистическом менеджменте

К числу конкурентных и рыночных барьеров относятся:

- ограничения на доступ к рынку, которые могут быть законодательными или техническими;
- недостаток доступной информации;
- специфика ценообразования;
- устоявшиеся правила конкуренции.

Финансовые барьеры:

- валютные колебания;
- государственные таможенные процедуры;
- особенности экономической политики государства.

Эффектная реализация международных логистических процессов сопряжена с определенными сложностями, вызванными особенностями как институциональной среда, так и организации дистрибуции и формирования каналов распределения.

Институциональные барьеры связаны с различиями в функционировании ключевых институтов, таких как банковские, страховые, юридические организации и транспортные компании. Эти различия могут привести к затруднениям в бесперебойной работе логистической системы на международном уровне.

Барьеры дистрибуции обусловлены межгосударственными расхождениями в каналах распределения. В качестве иллюстрации таких препятствий можно привести расхождения в стандартах, обусловленные национальными и региональными требованиями к транспортным средствам, оборудованию для обработки грузов и железнодорожному хозяйству. Международная организация по стандартизации активно работает над унификацией оборудования для транспортировки грузов, но полное решение данной задачи пока не достигнуто.

Определение оптимального канала распределения также подвержено влиянию торговых ограничений, например, лимитов на определенные виды товаров и повышенных таможенных платежей при наращивании импорта.

При выходе на международные рынки необходимо проводить тщательный анализ всех факторов, способствующих и препятствующих этому процессу. Расширение международной торговли требует от логистики глубокого понимания мировых рынков и глобального мышления.

Прежде чем начинать осуществление логистических операций на мировом рынке, необходимо оценить существующие препятствия для международной логистики, рассмотреть альтернативные варианты решений возможных проблем и быть готовым к непредвиденным ситуациям.

Важно подчеркнуть, что как внутренняя, так и международная логистика подчиняются общим принципам. Однако международная деятельность значительно сложнее и сопряжена с большими затратами.

Далее рассмотрим основные проблемы логистики поставок угольной продукции УК «Колмар».

Одна из проблем – перегруженность складов. 15 апреля 2024 года угледобывающей компании «Колмар» пришлось закрыть две обогатительные фабрики, еще одна продолжала работу в половину своей мощности. Это произошло из-за перегрузки складов и железной дороги.

Вице-премьер правительства Якутии Джулустан Борисов сообщил, что «Колмар» предоставляла большие объемы, чем были согласованы ранее с РЖД. Например, в апреле был договор об отгрузке 428 тысяч тонн угля, однако угледобытчики предоставили 573 тысячи тонн. Данная ситуация привела к накоплению сверхнормативного запаса угля на складах в объеме порядка 1 млн тонн.

2 апреля 2024 года вице-премьер - полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев проводил совещание о состоянии и перспективах перевозки грузов железнодорожным транспортом в Дальневосточном федеральном округе. На нем было сказано, что главные артерии, обеспечивающие связь Дальнего Востока с центральной частью страны (БАМ и Транссиб), сильно загружены. Отмечалась также необходимость вывоза угля во избежание приостановки производственных мощностей.³²

В 2021 году логистическая отрасль столкнулась с рядом серьезных вызовов, вызванных COVID-19 и связанными с ней ограничениями на передвижение.

Несмотря на высокий спрос со стороны Индии и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) на уголь из России, пандемия прервала переговоры о долгосрочных контрактах. Это стало следствием закрытия границ и невозможности личных встреч для обсуждения условия поставок. В результате УК «Колмар» не смогла выйти на перспективный рынок сбыта.³³

³² Ati.su [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 11.12.2018. – Режим доступа: <https://news.ati.su/news/2024/04/15/v-jakutii-zakrylis-dve-obogatitelnye-fabriki-iz-za-problem-s-logistikoj-983577/> - 5.02.2025.

³³ Ведомости [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 15.10.2012. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/10/19/892016-15-uglya> – 5.02.2025.

Ситуацию усугубляет влияние Китая, как крупнейшего импортера коксующегося угля, на мировую конъюнктуру цен. В последние годы Китай активно использует инструменты государственного регулирования и ограничения объемов импорта для поддержания стабильности внутренних цен. Это приводит к высокой волатильности цен на мировом рынке угля.

Экспортеры вынуждены учитывать риски простоя судов в китайских портах, что негативно сказывается на ценообразовании. В 2019 году, например, введение квот на импорт угля привело к резкому падению цен на мировом рынке.

Таким образом происходит застой угольной продукции, невозможность оплаты транспортных услуг и в следствии сбой в цепи поставок.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод, что основными проблемами развития логистики во внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар» являются:

- 1) Недостаток складов или их перегруженность, что может привести к:
 - увеличению затрат на хранение, так как потребуются больше ресурсов для управления запасами и обработки товара;
 - проблемам с управлением запасами, что может привести к избыточным или недостаточным запасам товара;
 - проблемам с планированием, что затрудняет долгосрочное планирование и прогнозирование потребностей в добыче угля, что может привести к потере возможностей на рынке.
- 2) Невозможность поставок больших объемов грузов в связи с сложными политическими, экономическими и эпидемиологическими ситуациями между странами и мире, что может привести к:
 - повышению транспортных и логистических затрат, так как они будут вынуждены искать альтернативные маршруты или способы доставки товара;
 - сбоям в цепочках поставок, что затруднит производство и распределение товаров.

3) Слишком низкая закупочная цена, выставленная на экспортируемую продукцию, которая может привести к:

- экономической уязвимости, что может негативно сказаться на их экономическом росте;
- к снижению маржи прибыли для производителя.

Развитие логистики во внешнеэкономической деятельности не стоит на месте, поэтому далее мы рассмотрим основные перспективы и предложим мероприятия по развитию логистики во внешнеэкономической деятельности УК «Колмар».

3 ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ЛОГИСТИКИ В СОВРЕМЕННОЙ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

3.1 Перспективы развития логистики в современной внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар»

Логистическая сфера в контексте международных экономических отношений характеризуется высокой степенью динамизма и подверженностью изменениям, обусловленным, в частности, процессами глобализации.

Рассмотрим семь ключевых тенденций, которые определяют развитие логистики на современном этапе.

1. Перемещение производства ближе к потребителю.

Наблюдается тенденция к переносу производственных мощностей в страны, географически расположенные ближе к рынку сбыта. Это связано с ростом издержек производства и транспортировки в традиционных центрах производства, таких как Китай, и с более доступными ресурсами в странах Восточной Европы.

2. Неэффективная загрузка морских судов.

Судоходные компании, стремясь сократить расходы, инвестируют в строительство крупных грузовых судов. Однако это может привести к ситуации неполной загрузки судна и финансовым потерям, если спрос на перевозки не соответствует пропускной способности.

3. Инвестиции в IT-технологии.

Усложнение логистических процессов и возрастающая динамичность отрасли требует внедрения современных IT-решений. Облачные платформы для управления транспортной логистикой обеспечивают прозрачность, наглядность и оперативный учет операций, повышая конкурентоспособность перевозчиков и позволяя грузовладельцам контролировать поставки в режиме реального времени.

4. «Зеленые» технологии.

В современном мире приоритет отдается экологически чистым решениям. Транспортная отрасль стремится к соблюдению экологических норм и стандартов корпоративной социальной ответственности.

5. Слияния и поглощения.

В последние года наблюдается тенденция к слияниям и поглощениям в транспортно-логистической сфере, что сказывается на характере мировой логистики.

6. Рост электронной коммерции.

Повышение популярности онлайн-покупок приводит к увеличению спроса на сервисы доставки посылок к конечному потребителю. Транспортным компаниям необходимо адаптировать свою логистику к новым требованиям рынка.

7. Экономический рост новых регионов.

Китай продолжает демонстрировать высокие темпы экономического роста, а Африка прогнозируется в качестве следующего крупного торгового центра. Это бросает вызов транспортной отрасли, поскольку новые рынки могут иметь недостаточно развитую инфраструктуру.

Таким образом, логистика находится в постоянном развитии и играет важную роль в экономическом росте. Несмотря на положительные тенденции, существуют и определенные проблемы, которые необходимо решать для эффективного развития логистической сферы.

Далее рассмотрим основные перспективы развития логистики во внешнеэкономической деятельности УК «Колмар».

В целях обеспечения эффективного развития угольной промышленности на Дальнем Востоке генеральный директор УК «Колмар» Антон Уланов высказался за продление срока действия особого правового режима в территориях опережающего развития (ТОСЭР), с сохранением всех предоставляемых льгот для резидентов.

Это предложение было озвучено на пленарном заседании «Угледобывающая отрасль - новая реальность, вызовы и перспективы», прошедшем в рамках дальневосточного форума «Промышленность и геологоразведка Якутии».

В ходе своего выступления Уланов подчеркнул важность государственной поддержки бизнеса в условиях текущей экономической ситуации. Он также отметил, что Республика Саха (Якутия) является одним из наиболее перспективных регионов Российской Федерации с высоким инвестиционным потенциалом и впечатляющими темпами промышленного роста.

Предложения руководства УК «Колмар» касались двух ключевых аспектов: производства и социальной политики. Компания планирует увеличить объем экспорта коксующегося угля с 6 миллионов тонн в 2024 году до 7 миллионов тонн в 2025 году. Для реализации этой цели необходимо продление срока действия ТОСЭР, поскольку возникшие трудности, связанные с пандемией и санкциями, затормозили реализацию многих инвестиционных планов.

Помимо экспорта угля за рубеж, УК «Колмар» сотрудничает с рядом иностранных компаний по вопросам поставки оборудования и строительства инфраструктурных объектов. В 2017 году компания начала сотрудничать с Китайской Beijing CATIC Industry Ltd (дочкой AVIC International Holding Corporation).

Стороны сотрудничают в области поставок и монтажа оборудования для обогатительной фабрики «Денисовская», а также проектируют обогатительную фабрику «Инаглинская-2» с объектами поверхностной инфраструктуры общей ориентировочной стоимостью 22,5 млрд рублей.³⁴

³⁴ Колмар [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 15.10.2012. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/10/04/842067-kolmara-eksport-v-atr> - 5.02.2025.

Такого рода сотрудничество необходимо, прежде всего, в рамках реализации планов по развитию производства и стратегических планов компании по закреплению на рынках стран АТР в ближайшие годы.

Таким образом, можно сделать вывод, что ключевые направления развития логистики во внешнеэкономической деятельности УК «Колмар» включают в себя:

1) инвестиции в IT-технологии для управления логистическими процессами, которые помогут сократить продолжительность и трудоёмкость перевозки грузов за счёт уменьшения числа выполняемых операций и этапов процесса перевозки;

2) более тесное сотрудничество с международными партнерами для установления стратегических альянсов для поставок оборудования и строительства инфраструктурных объектов, что в дальнейшем поможет поддерживать развитие производства;

3) гибкость в реагировании на изменения в экономической и политической ситуации, включая вызовы, связанные с пандемией и санкциями, для более быстрого ввода новых путей сообщения и прочего;

4) развитие инфраструктуры торговых маршрутов. Необходимо увеличивать пропускную способность основных маршрутов, для переориентации транспортных потоков.

3.2 Предложение мероприятий по развитию логистики в современной внешнеэкономической деятельности для УК «Колмар»

Трансформация логистики угледобывающих предприятий может заключаться в поиске инновационных подходов к расчетам, страхованию и фрахтованию грузов в условиях санкций, также в разработке альтернативных маршрутов транспортировки угля от производителей до конечных потребителей.

В свете сложной геополитической обстановки УК «Колмар» сталкивается с необходимостью адаптации своей бизнес-модели к новым реалиям. Ключевые направления трансформации:

- оптимизация логистики – поиск альтернативных маршрутов транспортировки угля, развитие новых форм расчетов и страхования грузов в условиях санкций;

- диалог с государством – необходимо обратиться к государственным органам с просьбой о снижении административных барьеров для экспорта российской продукции в страны АТР, восстановлении льгот для предприятий, работающих в режиме ТОСЭР, временном запрете непроизводственных проверок (включая налоговые) для обеспечения эффективной адаптации к новым условиям, развитию провозной способности восточного полигона РЖД и недопущении повышения тарифов на услуги ОАО «РЖД» для системообразующих предприятий.

Важно отметить, что ситуация требует активного управления партнерскими отношениями принятия предупредительных мер. В этой связи возрастает роль альянсов России со странами АТР. Системный диалог и укрепление отношений с восточными инфраструктурными партнёрами могут стать ключом к успеху.

УК «Колмар» является учредителем Национального ESG-Альянса и демонстрирует пример устойчивого развития. Она активно инвестирует в развитие Нерюнгринского района Республики Саха (Якутия), реализуя социальные программы, строя жилье и повышая квалификацию сотрудников. Экологические программы компании направлены на снижение выбросов и улучшение состояния окружающей среды.

В условиях закрытия европейского и американского рынков капитала, азиатский рынок становится для УК «Колмар» приоритетным направлением.

Рост популярности ES-отчётности в Китае создает благоприятные условия для Российских компаний, стремящихся к устойчивому развитию.

Необходима разработка единой национальной методологии присвоения ESG-рейтингов. Национальное ESG-сообщество должно играть ключевую роль в оценке соответствия компании принципам ESG.

Переориентация логистических цепочек на Восток, в частности в Китай, является долгосрочным решением проблемы сбыта угля.

Создание ассоциации угольной промышленности позволит координировать экспортные цены, вести диалог с азиатскими регуляторами и разработать единую методологию ESG-рейтингов.

Таким образом, можно решить сразу две проблемы – переполненность складов и слишком низкие закупочные цены, выставленные на экспортируемую продукцию.

Трансформация производственно-технологической базы может быть осуществлена посредством использования контейнерных перевозок и полувагонов, а также строительства угольных обогатительных фабрик в сотрудничестве с китайскими партнерами.

Российские компании угольной промышленности обладают богатым опытом работы в кризисных ситуациях, что позволит им успешно преодолеть текущие вызовы.

Таким образом, в рамках скорейшей адаптации предприятия к новым условиям и совершенствованию логистических процессов Угольной компании «Колмар» можно выдвинуть следующие предложения по развитию логистики во внешнеэкономической деятельности:

- сформировать ассоциацию по координации экспортных цен, совместно с другими предприятиями угольной промышленности, для недопущения снижения маржи прибыли, что может негативно сказаться на их экономическом росте. Это поспособствует увеличению доли прибыли в общем доходе компании;

- для решения проблемы недостатка складов или их перегруженности необходимо увеличить или построить новые складские помещения для увеличения эффективности их использования. В последствии это поможет снизить затраты на хранение и решить проблемы с управлением запасами;

- для решения проблемы невозможности поставок больших объемов грузов в связи с сложными политическими, экономическими и

эпидемиологическими ситуациями между странами необходимо увеличить пропускную способность пограничного перехода Маньчжурия – Забайкальск, что в последствии позволит сократить количество сбоев в цепочках поставок;

- ведение активных переговоров с РЖД для улучшения провозной способности и недопущения повышения тарифов для системообразующих предприятий, что снизит логистические затраты на транспортные услуги.

Таким образом, можно сделать вывод, что выявленные проблемы требуют решений, которые должны учитывать современную геополитическую обстановку и решаться с позиции «точечных» решений, а выполнение указанных выше мероприятий будет способствовать совершенствованию логистических процессов УК «Колмар» во внешнеэкономической деятельности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, можно сделать вывод, что выявление проблем и перспектив развития международной логистической системы поможет обеспечить безопасную и своевременную доставку грузов от отправителя к получателю.

Различные концепции логистики, такие как управление цепями поставок, интегрированная логистика и реинжиниринг бизнес-процессов, могут быть направлены на совершенствование операций по управлению поставками, хранению и транспортировке товаров, чтобы достичь баланса между уровнем клиентского обслуживания и экономией ресурсов.

Успешное применение этих концепций требует комплексного подхода, учета специфики каждого вида транспорта и постоянного анализа внешней среды.

Международная логистика, в свою очередь, представляет собой сложную систему, охватывающую множество участников и требующую высокой квалификации специалистов.

Эффективность международной логистики значительно увеличивается благодаря современным технологиям и глобализации, что способствует интеграции стран и компаний в единое экономическое пространство.

Мировой рынок логистических услуг занимает важное место в международных отношениях и демонстрирует значительный рост как по объему, так и по разнообразию услуг. Ключевыми тенденциями развития логистического рынка являются укрепление позиций компании с развитыми логистическими сетями, расширение аутсорсинга и оптимизация логистических цепочек.

В результате изучения мирового рынка логистики были определены ключевые тенденции: значительная доля транспортно-экспедиционного направления в его общей структуре; лидирующие позиции китайских корпораций на международном уровне; возрастающая популярность

комплексных логистических решений, предоставляемых 3PL-операторами; процесс сближения игроков рынка, обусловленный международными слияниями, поглощениями и расширением деятельности в новые регионы.

Анализ особенностей логистики во внешнеэкономической деятельности на примере работы УК «Колмар» помог выяснить, что у данного предприятия есть возможность поставки небольших объемов угля, что может быть удобно для экспорта на новые рынки, например, через южные порты, где для угольщиков открываются дополнительные логистические возможности, в том числе более высокая маржинальность за счёт ускорения оборачиваемости, а также хорошее географическое положение - добывающие предприятия компании находятся в близости от портов Дальнего Востока, что даёт прямой выход на транспортные потоки в страны АТР. Близость железнодорожных путей сообщения упрощает логистику продукции до портов, в которых в дальнейшем происходит перегрузка товара на морской транспорт и отправка в другие страны.

Но не смотря на положительные особенности логистики во внешнеэкономической деятельности, нам удалось выявить проблемы развития логистики в работе УК «Колмар»: недостаток складов или их перегруженность, невозможность поставок больших объемов грузов в связи с сложными политическими, экономическими и эпидемиологическими ситуациями между странами и в мире, слишком низкая закупочная цена, выставленная на экспортируемую продукцию.

Для решения данных проблем мы рассмотрели перспективы развития логистики УК «Колмар», основными из которых являются: инвестиции в IT-технологии, более тесное сотрудничество с международными партнерами для установления стратегических альянсов, гибкость в реагировании на изменения в экономической и политической ситуации, включая вызовы, связанные с пандемией и санкциями, развитие инфраструктуры торговых маршрутов.

Исходя из всего вышесказанного, в конце третьей главы были предложены мероприятия по развитию логистики в современной внешнеэкономической деятельности для УК «Колмар», которые могут способствовать скорейшей адаптации предприятия к новым транспортно-логистическим условиям.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Гаджинский, А. М. Логистика: Учебник / А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2012. – 484 с.
- 2 Степанов, В. И. Логистика: Учебник для бакалавров / В. И. Степанов. – М. : Проспект, 2015. – 488 с.
- 3 Дыбская, В. В. Логистика : учебник для вузов / В. В. Дыбская, В. И. Сергеев. ; под ред. В. И. Сергеева. – М. : Издательство Юрайт, 2024. – 657 с.
- 4 Алесинская, Т. В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления / Т. В. Алесинская. – Таганрог : Издательство ТТИ ЮФУ, 2010. – 116 с.
- 5 Грищенко, О. С. Современный рынок логистических услуг в России / О. С. Грищенко. // Логистика и управление процессами. – 2012. – №23 – С. 5-6.
- 6 Филимонова, М.А. Проблемы и состояние рынка транспортно-логистических услуг России в условиях экономической рецессии // Экономика и менеджмент инновационных технологий. – 2016. – № 12 [Электронный ресурс] // Экономика и менеджмент : Офиц. сайт. – 25.10.2016. – <https://ekonomika.snauka.ru/2016/12> – 20.02.2025.
- 7 Бауэрсокс, Д. Дж. Логистика: интегрированные цепи поставок / Д. Д. Бауэрсокс, Дж. Клосс. – М. : ЗАО «Олимп– Бизнес», 2001. – 120 стр.
- 8 Смирнова, Е.А. Управления цепями поставок: Уч. Пособие / Е. А. Смирнова – СПб. : Издательство СПбГУЭФ, 2009. – 145 стр.
- 9 Дуболазов В.А. Сервисная логистика: основные понятия, задачи, сферы применения / В.А. Дуболазов, Д.М. Кутузова // Материалы научного форума с международным участием. Инженерно-экономический институт. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Инженерно-экономический институт ; под. ред.: О.В. Калинина, С.В. Широкова. 2015. – 310 стр.

- 10 Черникова, С. А. Основы логистики : учебное пособие / С.А. Черникова. – Пермь : ИПЦ «Прокрость», 2018. – 240 с.
- 11 Умнов В.А., Плюхина А.А. Анализ существующих подходов к логистике в аспекте внешнеэкономической деятельности организаций / В.А. Умнов, А.А. Плюхина // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». – 2018. – № 4 (14). С. 74-89.
- 12 Шумаев, В. А. Основы логистики : учеб. пособие / В. А. Шумаев. — М. : Юридический институт МИИТ, 2016. — 314 с.
- 13 Lobanov Logist[Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 17.01.2018. – Режим доступа: https://lobanov-logist.ru/library/all_articles/54181/ . – 5.02.2025.
- 14 Logistics.by[Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 20.06.2013. – Режим доступа: [https://logistics.by/blog/tehnologiya-ved-effektivnyj-instrument-dlya-optimizacii-logisticheskikh-proцessov](https://logistics.by/blog/tehnologiya-ved-effektivnyj-instrument-dlya-optimizacii-logisticheskikh-proცessov) . – 5.02.2025.
- 15 Глобус[Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 17.01.2018. – Режим доступа: <https://www.vnedra.ru/glavnaya-tema/gruppa-kompanij-kolmar-istoriya-nastoyashhee-i-budushhee-21134/?ysclid=m4k17l3tcv875131671> – 5.02.2025.
- 16 Ведомости [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 15.10.2012. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/10/19/892016-15-uglya> – 5.02.2025.
- 17 EastRussia [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - 15.10.2012. – Режим доступа: <https://www.eastrussia.ru/material/kolmar-gotov-uvelichivat-eksport-vysokokachestvennykh-ugley/> - 5.02.2025.
- 18 ООО РЖД [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 09.04.2009. – Режим доступа: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=206858> - 5.02.2025.
- 19 Ati.su [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 11.12.2018. – Режим доступа: <https://news.ati.su/news/2024/04/15/v-jakutii-zakrylis-dve-obogatitelnye-fabriki-iz-za-problem-s-logistikoj-983577/> - 5.02.2025.
- 20 Колмар [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 15.10.2012. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/10/04/842067-kolmara-eksport-v-atr> - 5.02.2025.

- 21 Аникина, Б. А. Логистика: учебник / Б. А. Аникина. – 3-е изд., доп. – М. : ИНФРА-М, 2002. – 368 с.
- 22 Родников, А. Н. Логистика: терминологический словарь / А. Н. Родников – М. : ИНФРА-М, 2000 – 350 с.
- 23 OxfordLanguages [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 15.10.2012. – Режим доступа: <http://oxforddictionaries.com/englisMogistics?q=logistics> – 11.03.2025.
- 24 Райзберг, Б. А. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : ИНФРА-М, 2024. — 512 с.
- 25 Сярдова, О.М. Логистика : учебное пособие / О.М. Сярдова. – Тольятти : Изд-во ТГУ, 2013. – 136 с.
- 26 Keyence [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 5.12.2012. – Режим доступа: https://www.keyence.com/ss/products/auto_id/logistics/role/function-shipping.jsp – 03.03.2025.
- 27 Архипов, А. Е. Моделирование бизнес-процессов компании: подходы, принципы, влияние глобализации / А. Е. Архипов, С. Н. Масленников, И. Ю. Севрюков // Проблемы соврем. экономики. – 2019. – № 1. – С. 59-62.
- 28 Насиров, Ю. З. Современная концепция понятия логистики / Ю. З. Насиров, Е. С. Марущак // Академ. публицистика. – 2021. – № 1. – С. 105-109.
- 29 Кушнаренко, В. М. Концепция логистики / В. М. Кушнаренко // Аллея науки. – 2020. – №1 (40). – С. 224-226.
- 30 Масленников С. Н., Хохлов Ю. В. Организационное проектирование на основе интегрированных систем управления цепями поставок // Теоретические и концептуальные проблемы логистики и управление цепями поставок: материалы III Междунар. науч.-практ. конф. – Пенза: Изд-во ПГАУ, 2021. – С. 70-75.
31. Григорьев, Е. А. К вопросу о модернизации региональной транспортной системы / Е.А. Григорьев // Транспорт. дело России. – 2020. – № 6. – С. 17-18.

32 Синицын, М.Г. К вопросу построения логистической системы управления производственными предприятиями / М. Г. Синицын, Н. В. Ноздрачева // Логист. системы в глобал. экономике. – 2021. – № 11. – С. 285-287.

33 Архипов, А. Е. Эволюция теории и практики организации транспортных потоков на внутреннем водном транспорте: ретроспективно-дискурсивный аспект / А. Е. Архипов, Е. А. Григорьев, Ю. А. Субботин // Парадигмальные стратегии науки и практики в условиях формирования устойчивой бизнес-модели России: материалы Нац. науч.-практ. конф. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, – 2019. – С. 85-87.

34 Балабанова, Л. В. Концепция маркетинговой логистики потоковых процессов / Л. В. Балабанова, А. Н. Германчук // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2017. – Т. 7. № 2А. – С. 42-51.

35 Главацкая, Т. В. Концепция бережливой логистики / Т.В. Главацкая // Актуал. науч. исслед. в соврем. мире. – 2019. – № 1-2 (45). – С. 73-78.

36 Архипов, А. Е., Григорьев Е. А. Инновационная модернизация российской экономики как основа для реализации национальных интересов / А. Е. Архипов, Е. А. Григорьев // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Экономика. – 2021. – № 1. – С. 7-12.

37 Килль, М.Ю. Логистика международного товародвижения: учебное пособие / М. Ю. Килль ; М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования "Санкт-Петербургский гос. экономический ун-т", Каф. коммерции и логистики. – Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петербургского гос. экономического ун-та, 2013. – 87 с.

38 Кретов, И.И. Логистика во внешнеторговой деятельности: учеб. пособие / И.И. Кретов, К.В. Садченко. - М. : Дело и сервис, 2011. – 191 с.

39 Воронов, В.И. Некоторые задачи моделирования логистических цепей / В.И. Воронов, В.А. Лазарев // Вестник Самарского государственного

аэрокосмического университета им. академика С.П. Королёва (национального исследовательского университета). – 2005. – №1 (7). – С. 42–49.

40 Филимонова, М.А. Проблемы и состояние рынка транспортно-логистических услуг России в условиях экономической рецессии [Электронный ресурс] / М.А. Филимонова // Экономика и менеджмент инновационных технологий. – 2016. – № 12. – Режим доступа : <http://ekonomika.snauka.ru/2016/12/13170> – 15.04.2025.

41 Ведомости [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 15.10.2012. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/10/04/842067-kolmara-eksport-v-atr> – 15.04.2025.