

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

Логистика, как и любой другой сектор экономики, испытывает на себе влияние инноваций, развитие новых технологий, в том числе и в других, не связанных с логистикой секторах экономики. Будучи системой управления цепями поставок, логистика изменяется в ответ на смену приоритетов/целевых установок в деятельности компаний, а точнее, на изменение условий получения экономической прибыли и конкурентоспособности. Поскольку все компоненты в организации логистики влияют на объемы торговли гораздо сильнее, чем такие факторы, как расстояние или издержки доставки грузов, логистика чутко реагирует на применяемые торговые соглашения или санкции. Рассмотрим наиболее значимые факторы, определяющие новые тренды в развитии рынка логистических услуг.

1. Новые технологии. 1.1. Процессы роботизации транспорта, работ по погрузке-разгрузке, складского хозяйства. Ожидается, что в ближайшее 10-летие произойдет настоящая революция по внедрению безлюдных технологий, что изменит масштабы занятости, конфигурацию рабочих мест, требования к компетенциям в секторе транспортно-логистических услуг.

1.2. Информационные технологии и новые формы торговли: торговля через интернет-магазины, онлайн-торговля, — показывают бурный рост и создают новые вызовы, с которыми сталкиваются все участники торгово-промышленной кооперации. Традиционные магазины перестают быть безальтернативным, а то и просто основным местом приобретения товаров конечным потребителем. Усиление конкуренции за потребителя заставляют искать новые логистические решения: формы и география доставки; окращение сроков комплектации заказов и доставки; фокус на обеспечении надежности и сохранности; предложение интегрированных продуктов/сервисов: управление запасами, хранение, распределение, доставка; спрос на новые услуги: тестирование продукта, комплектация заказа, осуществление мелкого ремонта для ускорения логистики возврата.

1.3. Распространение цифровых технологий. Изготовление продуктов на основе 3-D печати позволяет потребителям самостоятельно разрабатывать и производить продукт, создавать собственные процессы и стандарты, выходить на независимых поставщиков, которые образуют децентрализованную сеть по поставке ресурсов, определять формы приобретения/доставки товара. Новая промышленная революция вводит производство в эру «массовой персонализации». Если принять во внимание, что персонализация может стать нормой для многих продуктов, то придется признать, что 3D технологии — это не просто новое технологическое решение, это революционный шаг для производителей и потребителей, конкурент стандартным бизнес-моделям в транспортировании и логистике.

2. Создание ценности для клиента, или работа на «конечный результат»: императивы для цепей поставок. Наблюдаемое смещение центров формирования прибыли от этапов непосредственного производства продукта к R&D центрам, проектированию и дизайну продукта, неравномерное формирование добавленной стоимости в цепочках «дизайн — производство» (со сдвигом на дизайн) и «маркетинг — сборка» (со сдвигом на маркетинг) означает, что императивом сохранения конкурентоспособности компании является ее фокус на ключевых компетенциях — научные исследования, дизайн продукта, маркетинг, инновации.

Работа на «конечный результат» — создание ценности для клиента — по-новому высвечивает роль логистики, потребность в более гибких, прозрачных и обусловленных спросом цепочках поставок и интегрированных моделях бизнес-планирования. Компании — производители рассматривают логистику как стратегическую зону, в которой соединяются бизнес-процессы в общую производственную функцию по созданию ценности для клиента. Однако самая большая трудность, связанная с цепочкой поставок, — это недостаток информированности (на втором и третьем месте идут неэффективность поставщиков и недостаток профессиональных компетенций). Но чтобы достичь хорошего обмена информацией, организации нужно сформировать более интегрированную цепочку поставок.

3. Новая модель глобализации: региональная либерализация торговли и интеграция. В новой модели глобализации на первый план выдвигаются региональные (межстрановые) объединения на основе соглашений о свободной торговле, которые позволяют решать вопросы, требующие порой значительных усилий и времени, а то и просто буксующие в рамках ВТО. Знаковыми событиями последнего времени стали: создание Евразийского экономического союза (на базе Таможенного союза), ЕАЭС, доля взаимной внутренней торговли — 9 %; подписание 12 странами во главе с США Соглашения о Транс-Тихоокеанском партнерстве (ТТП); внутриблочная торговля достигает почти 48 %, а по отдельным товарам (нефть и легковые машины) эти показатели еще выше 82 и 67 % соответственно; стремление создать зону свободной торговли, расширяющую границы торгового блока АСЕАН (более 20 % взаимного товарооборота) — Региональное всеобъемлющее экономическое партнерство, лидером и идеологом которого выступает Китай.

Поэтому современной тенденцией в развитии логистики являются постоянные исследования рынка логистических услуг, мониторинг основных параметров его функционирования как непреложное условие для эффективного управления и принятия стратегических решений; особое место занимает компаративный, т.е. сравнительный анализ рынков разных стран в условиях глобализации и роста. Пристальное внимание уделяется измерению и мониторингу эффективности транспортных коридоров. Результаты этого анализа ложатся в основу плана по развитию оперативных путей размещения ресурсов и направлений деятельности.

<http://edoc.bseu.by>

*Н. Г. Цыпарков, канд. юрид. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО НАНИМАТЕЛЮ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ ТРУДОВЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ МАТЕРИАЛЬНО ОТВЕТСТВЕННЫМ ЛИЦОМ

В соответствии со ст. 933 ГК, вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

В соответствии со ст. 400 ТК, работник может быть привлечен к материальной ответственности, если: ущерб причинен нанятому при исполнении трудовых обязанностей; противоправно; виновно; имеется прямая причинная связь между противоправным поведением и возникшим ущербом. При определении размера ущерба учитывается только реальный ущерб, неполученные доходы не учитываются. Под реальным