ыJEL classification: F20, F33, L14

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ

ЯКОВЕНКО А.Р.,
преподаватель кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности
ГОУ ВПО «Донецкая академия управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики»
Донецк, Донецкая Народная Республика
Email: yakovenko.ania@yandex.ua

ЧЕПА А.Н.,
бакалавр кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности
ГОУ ВПО «Донецкая академия управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики»,
Донецк, Донецкая Народная Республика

Экспортно-импортные операции являются основой внешнеэкономической деятельности любой страны. Операции, связанные с ними в рамках логистической системы, представляют собой сложный процесс, который регулируется не только внутренним законодательством страны, но и правилами международной торговли. Каждая бизнес-единица имеет свою собственную полную форму транзакции, и ее методы финансирования, распределения ответственности и страхования.

Ключевые слова: *экспортно-импортные операции, логистическая система, внешнеэкономическая деятельность, логистика, внешняя торговля.*

ORGANIZATION OF EXPORT AND IMPORT OPERATIONS IN LOGISTICS SYSTEMS

Export-import operations are the basis of foreign economic activity of any country. The operations associated with them within the framework of the logistics system are a complex process that is regulated not only by the domestic legislation of the country, but also by the rules of international trade. Each business unit has its own complete form of transaction, and its methods of financing, liability allocation and insurance.

Keywords: *export-import operations, logistics system, foreign economic activity, logistics, foreign trade.*

Постановка проблемы в общем виде. В настоящее время большое значение приобрели вопросы организации внешнеэкономической деятельности, в том числе экспортно-импортных операций, ее регулирование, заключение договоров, технология доставки товаров и оплаты за них, способы оформления внешнеторговых операций и сделок. Традиционной и наиболее развитой

формой международных экономических отношений является внешняя торговля, то есть торговля страны с другими странами, состоящая из платного импорта (импорта) и платного экспорта (экспорта) товаров.

Экспортно-импортные отношения составляют 80% от общего объема международных экономических отношений. Роль внешней торговли для любой страны сложно переоценить. По определению Дж. Сакса, «Экономический успех любой страны в мире основан на внешней торговле. Ни одной стране еще не удалось создать здоровую экономику, изолировав себя от глобальной экономической системы» [1., с. 44].

Изложение материалов основного исследования. Экспортно-импортные отношения – это форма общения товаропроизводителей разных стран, возникающая на основе международного разделения труда и выражающая их взаимную экономическую зависимость. Качеству экспортно-импортных операций во многом способствует правильно организованная работа коммерческих служб компании.

Одним из основных понятий в логистике является концепция логистической системы, которую по праву можно рассматривать как одну из самых ранних социально-экономических систем, созданных человеком. Однако, как и для многих других базовых концепций логистики, не существует четкого определения логистической системы.

Логистическая система – это сложная организационно завершенная экономическая система, состоящая из элементов - звеньев, связанных между собой в единый процесс управления материальными и связанными потоками. Другими словами, логистическая система – это система, состоящая из нескольких подсистем, которая выполняет логистические функции и имеет развитые связи с внешней средой, то есть с рынком [1., с. 8].

Основные подсистемы логистической системы (элементы Ms) включают следующие девять пунктов:

1. Покупка – M1 – это специализированная подсистема, которая обеспечивает поток материалов в виде сырья, материалов и т. д.

2. Склады – М2 – это подсистема LS, которая изначально представлена складскими площадями в виде зданий, сооружений, площадок, а также необходимыми техническими средствами для перемещения и обработки материального потока в «складском пространстве».

3. Резервы – М3 – это своеобразный индикатор жизнеспособности лекарств. Это «кровь» логистической системы. Наличие на складе гарантирует высокую адаптивность системы к меняющейся рыночной ситуации. В то же время это одна из дорогостоящих подсистем.

4. Транспорт – М4 – связывает определенные элементы препарата (закупка, склады, запасы, производство, продажа) с транспортным процессом, обеспечивая при этом непрерывность и своевременность его функционирования.

5. Производство – М5 – обеспечивает преобразование (переработку) поступающего материального потока в востребованную рынком продукцию с минимальными затратами и заданным качеством.

6. Распределение – М6 – подсистема, обеспечивающая отвод материального потока от производственной подсистемы и его поступление по логистическим каналам и цепочкам с минимальными затратами к местам возможного потребления.

7. Продажи – М7 – подсистема, интегрированная с маркетингом. Основная цель – своевременная продажа готовой продукции потребителям с сопутствующим логистическим сервисом в нужном месте и в назначенное время.

8. Информация – М8, а точнее информационная подсистема – одна из основных подсистем, поддерживающих деятельность LS. Эта подсистема поддерживает информационный обмен между всеми подсистемами персонального компьютера, одновременно выполняя функции управления и контроля.

9. Персонал – М9 – важный элемент системы, участвующий в выполнении всех логистических операций и обеспечивающий целенаправленную деятельность логистической системы.



Рис. 1. Классификация внешнеторговых операций [3., с. 8]

Для начала нужно выделить внешнеторговые операции, для которых применяются логистические системы, представленные на рисунке 1.

Для обеспечения однозначной интерпретации наиболее широко используемых торговых терминов в сфере внешней торговли используются признанные международные правила Инкотермс-2020. Они позволяют четко понимать условия договоров купли-продажи, в первую очередь, место перехода

ответственности от продавца к покупателю, так называемые франко. Инкотермс-2020 определяет 11 терминов. Они представлены в таблице 1.

Таблица 1

Содержание международных правил Инкотермс-2020 .[4., с. 14]

№	Термин	Описание
1	EXW	покупатель забирает товар у продавца по месту изготовления, что называется «самовывозом». Покупатель все делает сам: погрузку, доставку и таможенное оформление товара
2	FCA	продавец должен очистить товар и погрузить его в транспортное средство, предоставленное покупателем. Покупатель обязан составить документ об отправке товара продавцу через перевозчика для получения возврата налога на добавленную стоимость;
3	FAS	продавец обязан доставить товар к причалу и разместить товар на противоположной стороне указанного судна. Покупатели принимают товар и загружают;
4	FOB	продавец пломбирует груз и размещает его на судне, после чего ответственность переходит к покупателю;
5	CFR	продавец пломбирует груз, размещает на судне и доставляет в порт назначения. После размещения груза на судне ответственность переходит к покупателю. Страхование грузов осуществляет покупатель;
6	CIF	как CFR продавец выполняет таможенное оформление, погрузку и отгрузку. Отличие от CFR – это страхование груза продавцом;
7	CPT	продавец производит таможенное оформление, погрузку и отгрузку. После погрузки на транспорт перевозчика ответственность переходит к покупателю, хотя доставку оплачивает продавец. Продавец не обязан заключать договор страхования;
8	CIP	продавец производит оформление груза, погрузку, транспортировку и разгрузку, после чего ответственность переходит на покупателя. Страхование грузов осуществляется продавцом;
9	DPU	продавец удерживает груз, перевозит и выгружает его на терминале, после чего ответственность за груз переходит к покупателю. Страхование груза не входит в обязанности продавца;
10	DAP	продавец пломбирует груз, транспортирует его и предоставляет покупателю для разгрузки, после чего ответственность за груз переходит к покупателю. Страхование груза не входит в обязанности продавца;
11	DDP	продавец обязан очистить груз и доставить его в место, указанное покупателем, выгрузить и оформить. Страхование груза не входит в обязанности продавца.

Глобальная логистика основана на разделении труда, сотрудничестве и партнерстве в форме соглашений, поддерживаемых странами, и является необходимым условием для функционирования устойчивой логистической системы, которая соединяет бизнес-структуры разных стран мира.

Сегодня многие транснациональные компании используют глобальные логистические системы в бизнесе: компании ищут новые возможности на мировом рынке, проявляющиеся в улучшении финансовых и кредитных условий, снижении затрат на логистику и т.д.

Международные дистрибьюторы вносят свой вклад в создание глобальной цепочки поставок, включая:

компании по управлению экспортно-импортными операциями;

внешнеторговые компании и представительства;

агентские фирмы;

международные транспортно-экспедиторские компании;

компании, занимающиеся упаковкой товаров в экспортно-импортных операциях;

транспортные компании;

таможенные брокеры (представители);

банки;

страховые компании;

международные логистические центры; и т.п.

Большая сложность глобальной логистики заключается в том, что организации, которые выходят на мировой рынок, должны гибко реагировать на меняющиеся потребности потребителей и предоставлять логистические услуги приемлемого уровня. Сегодня, если они не интегрированы со многими логистическими операторами 3PL-, 4PL- и будущими 5PL-провайдерами, это фактически невозможно. Они вносят свой вклад в развитие и поддержку глобальной логистики, предоставляя логистические услуги.

Функции 3PL-провайдера включают организацию перевозок, учет и управление запасами, подготовку импортно-экспортных и грузовых документов, складирование, обработку грузов и доставку конечным пользователям.

3PL- провайдер должен владеть (или арендовать):

высококачественный автопарк (перевозки различного тоннажа), используемый для перевозки крупных и мелких грузов;

склады (согласно общепринятой классификации складов - не ниже уровня «В»), используемые для хранения любых товаров (от мебели до автомобильных шин);

региональная складская сеть, используемая для сотрудничества с филиалами компаний-заказчиков.

Современные 3PL-провайдеры используют центральную компьютеризированную базу данных для управления и контроля процесса предоставления услуг. В контрактах 3PL-провайдеры обычно оговаривают условия выплаты компенсации клиентам (например, если они не отвечают на поставленные перед ними задачи в соответствии с установленными стандартами), то есть берут на себя риски.

4PL-провайдер означает объединение функций всех организаций, участвующих в доставке продукции. Задача 4PL-провайдера - планировать, стандартизировать и контролировать все логистические процессы компании-заказчика.

С точки зрения организации, 4PL-провайдеры отличаются от операторов более низкого уровня структурой своих профессиональных отделов, таких как:

отдел закупок – охватывает все деловые контакты с поставщиками товаров для клиентов, включая регистрацию договорных отношений с ними, а также занимается сертификацией и таможенным оформлением товаров, доставляемых клиентам;

отдел управления запасами – отвечает за пополнение отправленных товаров на основе информации, предоставленной покупателем, и контролирует уровень продаж товаров через торговую точку;

отдел управления брендом – проводит маркетинговый анализ и корректирует продажи конкретных брендов компании-заказчика.

5PL-провайдеры являются примером интернет-логистики – используют электронные носители для планирования, контроля и управления всеми

компонентами единой цепочки транспортировки и хранения грузов. 5PL-провайдеры используют Интернет как единую виртуальную платформу чтобы решать полный спектр логистических задач.

Обращение мировых компаний к услугам логистических операторов определяет:

лучшее отслеживание рынков и запросов потребителей;

снижение операционных затрат на логистику;

повышенная производительность и эффективность;

повышение степени адаптации к возможным изменениям в окружающей среды;

умение принимать системные и комплексные решения;

расширение доступа к производственным мощностям мирового уровня и передовым технологиям;

сокращение рисков;

повышение качества и доступности транзакционной и управленческой информации.

Импортные и экспортные операции в глобальной логистической системе требуют государственного надзора и, как правило, большого объема информации и более сложного потока документов, чем традиционное управление логистикой. Роль государства в этом отношении сводится к надзору за импортом и экспортом товаров, защите прав и интересов потребителей, предотвращению запрета на контрабанду импортных и экспортных товаров, а также протекционистской политике отечественных производителей, транспортных, экспедиторских и других компаний как неотъемлемая часть глобальной логистической системы [Error: Reference source not found, с. 75].

Национальная экономическая политика способствовала развитию глобальных логистических систем в различных странах путем поддержки промышленного развития, привлечения инвестиций, реализации энергосберегающих и других проектов по охране окружающей среды, структурной перестройки и углубления специализации экономики.

Сбалансированная структурная политика, широкое участие в международном разделении труда с учетом необходимости защиты отечественных производителей, укрепления механизма координации интересов и деятельности государственных и негосударственных хозяйствующих субъектов, и сочетающего в себе государственного надзора с рыночным и негосударственным надзором.

Национальная экономическая политика способствовала развитию глобальной логистической системы различных стран путем поддержки промышленного развития, привлечения инвестиций, реализации проектов по охране окружающей среды, таких как энергосбережение, структурной перестройке и углубление экономической специализации. Сбалансированная структурная политика, широкое участие в международном разделении труда с учетом потребностей защиты отечественных производителей, укрепление механизма координации интересов и деятельности государственных и негосударственных хозяйствующих субъектов, а также сочетание государственного надзора с рыночным и негосударственным надзором.

Экономическая рыночная самодисциплина основана на развитии системы показателей (индикаторов) внешнеэкономической деятельности, рационализации и унификации таможенной, тарифной и налоговой политики, деятельности по лицензированию и сертификации, а также необходимости принципиально нового внедрения методов. Во многом это связано с формированием глобальной логистической системы.

Выводы. Поскольку сегодня экономика постепенно трансформируется из индустриальной в сервисную, а рыночные условия и конкуренция во многом диктуются не производителем, а потребителем, который для многих компаний разбросан по разным странам, особенно важно понимать потребности клиентов и удовлетворить эту потребность в полном объеме.

Для некоторых стран формирование и развитие глобальной логистической системы имеет важное значение, поскольку это ускорит интеграцию в мировую экономику, укрепит экономическую мощь, повысит

национальный престиж и подтолкнет как глобальные логистические компании к всестороннему повышению своей конкурентоспособности, так и другие отечественные коммерческие организации.

Список литературы

1. Чумакова Н. А. Современные тенденции внешнеэкономической деятельности / Н. А. Чумакова, В. Ю. Юрьевна // Научный вестник ЮИМ. – 2016. – №4. Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-tendentsii-vneshneekonomicheskoy-deyatelnosti
2. Мартыненко К. В. Современные подходы в логистических системах // Вестник евразийской науки. – 2019. – №1. Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-podhody-v-logisticheskih-sistemah
3. Джумабаева Г. Н. Организация внешнеэкономических операций на предприятии // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. – 2013. – №7-1.
4. Фонотова, О. В. На пути к INCOTERMS-2020 // международное публичное и частное право, 2017. – № 5. – С. 12–16.
5. Кузминых Ю. В. Валерьевна Эффективность экспортно-импортных операций: система показателей оценки и ее анализ // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2014. – №3 (51). Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/effektivnost-eksportno-importnyh-operatsiy-sistema-pokazateley-otsenki-i-ee-analiz