(cc) BY

Черемисов Владислав Игоревич
студент
ГБОУ ВО МО «Технологический университет»
г. Королёв, Московская область

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ С ЦЕЛЬЮ ОПТИМИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЧАСТНИКОВ ВЭД

Аннотация*: в статье проанализирована реализация транзитного потенциала РФ. Установлено, что информация о материальных потоках во внешнеэкономической деятельности выступает ключевым фактором при принятии решений. Может повлиять на совершение сделки и операции по перевозки. Выявлены основные факторы, влияющие на деятельность ВЭД. Проанализировано их влияние на логистические услуги. Не всегда низкие тарифы на услуги по транспортировки влияют на получении операционной прибыли, иногда могут обернуться дополнительными расходами. Обеспечение экономической эффективности доставки товаров зависит от совершенствования транспортных процессов. Они прописаны и утверждены в контракте по логистике при совершении внешнеэкономической деятельности.*

Ключевые слова*: качество логистических услуг, груз, перевозка, информационные процессы.*

Введение

Объектом исследования выступает анализ логистических подходов для оптимизации процессов, связанных с внешнеэкономической деятельностью. Все пути развития экономики способствуют развитию внешнеторгового оборота и его увеличению. В свою очередь важным остаётся реализация транзитного потенциала нашей страны. Развитие мощного транзита обусловлено новыми подходами к развитию транспортной системы и использование новых технологий по организации и оказанию транспортных услуг [1]. Такая информация о материальных потоках необходима во время регулирования тактических и оперативных мероприятий по управлению такими потоками. К тому же эта информация не

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

связана между собой и зачастую расположена в различных субъектах транспортной задачи. Эта организация увеличивает время обработки задачи и принятия решений, поэтому реагировать оперативно нет возможности. Необходимо проводить синхронизацию данных с целью принятия оптимальных управленческих решений.

В национальном транспортном комплексе совершается мониторинг и анализ состояния рынка услуг. Рынок услуг связан с предоставлением транспортного и логистического сопровождения компании. Решение сложившихся задач возможно только при слиянии информации с различных направлений транспортных услуг, связанным с видами транспортировки материалов. В свою очередь, такой процесс значительно сокращает время на перевозки и сопутствует выбору наиболее оптимального способа транспортировки. На качество услуг в этой сфере значительно может повлиять уровень затрат, который связан и зависит от выбранного транспортного средства перемещения груза или товара.

Взаимодействие информационных систем различного уровня позволяет достичь поставленных целей, связанных с оптимизацией логистического процесса. Общая информационная система среди субъектов перевозки позволит оперативно предоставлять информацию касательно состояния товара, перевозки и всех проблем, возникших по пути следования. система виртуального управления комплексами различных масштабов организуется с помощью типичных и специализированных договорных форм. Это способствует улучшению планирования транспортировки грузов для внешнеторговой деятельности [2].

Взаимодействие различных государственных структур, связанных между собой должно создавать единое информационное пространство и подчиняться единым условиям по информатизации заказов.

При реализации процесса транспортировки с указанными условиями контролирующих органов внешнеэкономической деятельности в большинстве случаев замечены трудности по сопровождение таких процессов через неэффективную систему коммуникации. Которая влияет и на получение информации согласно координации объекта. Полная и правдивая информация от участников

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

процесса логистики характеризуется несвоевременной и непрогнозируемое подачей важной информации. Ключом к успешному решению проблемы выступает быстрая оценка информации и принятие на её основе важных решений. Направленным на перемещения требуемого количества товара в нужную точку, лучшим маршрутом, в заданное время и с наименьшими издержками должно быть оптимальным по отношению ко всем участникам этого процесса [3].

Переход от одного информационного потока к другому осуществляется через определение мультипликаторов. Маркерами решений которых выступает необходимость потерь энергия и затрат. Разделение потоков предопределяет их процесс фрагментации и выстраивание от самых значимых к самым мелким. Такое деление упрощает процесс управления и принятия решений относительно каждого потока.

Основные факторы влияющие на деятельность ВЭД связаны с освоением международных рынков. Первый фактор состоит в оценке потенциала международных рынков. Данный фактор связан с определением объёма продаж, ёмкостью рынка. Прослеживается прямая зависимость между производством для насыщения рынка и возможной доставки товаров в срок и без ущерба продукции. Второй фактор связан с нормативами по количеству экспорта и импорта. В независимости от совершения какой-либо операции, важную роль играет определение маршрута для отгрузки и погрузки товара. Третий фактор связан с рациональным использованием ресурсов, которые есть в наличие на предприятии в том числе и транспортные. Поскольку произведенный товар нужно везти покупателю, а не складировать на складе. Четвертый фактор осуществляет влияние на информационное обеспечение. Система информации даёт возможность адекватно оценить ситуацию во внешнеэкономической среде за счёт своевременного и полного поступления информации. Пятый фактор обусловлен влиянием экономических процессов на взаимодействие различных стран между собой [4]. Вхождении стран во Всемирную Торговую Организацию и их условия по выполнению международных контрактов.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

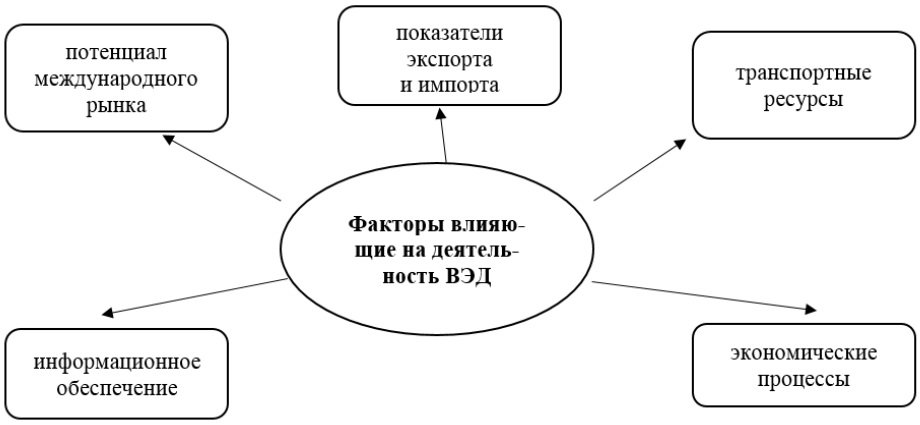

Рис. 1. Факторы влияющие на ВЭД

Рассмотренные факторы в полной мере способны охарактеризовать конкурирующие позиции различных стран на международном рынке. Особое внимание следует уделить современным требованиям к упаковке, качеству и экологичности производимой продукции [5].

Процесс реализации внешнеторгового контракта можно охарактеризовать сменой право собственности на товар. Фактически происходит передача продукции от одного лица другому через процесс перемещения. Этому процессу характерны технологические и экономические действия, направленные на обеспечение, соответствие всем организационно-правовым мероприятиям по предоставлению транспортных услуг. Эту систему можно назвать схемой товародвижения во внешнеэкономической деятельности предприятий. Такая специфическая деятельность сопровождается построением отчетности по своим канонам и правилам [6].

В логистических системах многих стран, особое влияние имеет товародвижение как фактор воздействия на валовый национальный продукт стран-партнеров. Установлено, что около 20% перемещённых товаров оказывают влияние на такие страны как США, Япония, Франция, Казахстан, Германия, таким образом прослеживается положительная динамика в экономических показателях. Существуют различные факторы связи товарооборота. Одними из основных являются: изменение места дислокации готовой продукции, движение сырья и материалов, количество запасов по отношению к потребителю. Товар проходит по различным

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

каналам и сообщениям, находиться в разных стадиях материально-технического обеспечения [7].

Для построения логистических систем, при обеспечении внешнеэкономической деятельности, необходимо использовать системный подход. Данных подход содержит в себе характеристики субъектов (поставщики), посредники и потребителя [8]. Необходимо проводить оптимизацию всех связующих этой цепочки. Важно учесть все затраты этой цепи на каждом этапе. Критерием эффективности выступает минимизация затрат и увеличение полученного дохода. Не стоит забывать и о принятие компромиссов при уравнивании интересов всех участников логистического процесса.

Выводы

1. Перечисленные факторы, влияющие на ведение внешнеэкономической деятельности напрямую связаны с оказанием логистических услуг по транспортировке. Для получения желаемого результата оптимизация каждого из них положительно отобразиться на деятельности предприятий по оказанию услуг в сфере транспортировки. Информационная взаимосвязь всех участников цепи выступает главным направлением оптимизации.

2. Все звенья сбыта и производства соединены в транспортном производственном процессе. Контракт купли-продажи считается полностью выполненным, когда произошла доставка к получателю готовой продукции.

3. Не стоит транспортным компаниям занижать тарифы по доставке, поскольку это чревато увеличением расходов по доставке. Также это способно повлиять и на ценность груза при доставке и на ущерб скорости. Зачастую требования в контрактах связанны с надёжностью и точностью предоставления услуг транспортировки.

4. Упрощение транспортной задачи зависит от получения надлежащего экономического эффекта от доставки товара и его объема. Фактически необходимо сопоставить на один уровень и упростить способы доставки и перегрузки, минимизировать затраты и полностью выполнить все пункты внешнеэкономического договора. Таким образом, можно сделать вывод, что именно такие изменения в

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

логистическом подходе положительно отразятся на оптимизации деятельности всех участников и субъектов данного процесса.

Список литературы

1. Зубаков Г.В. Инновационные аспекты логистики внешнеэкономической деятельности. Идеология построения единой информационной среды // Транспортное дело России. – 2010. – №1.

2. Грейз Г.М. Анализ концепций взаимодействия основных логистических потоков / Г.М. Грейз, Ю.Г. Кузменко, И.В. Хатеев // Российское предпринимательство. – 2013. – №5 (227).

3. Арский А.А. Информационная логистика во внешнеэкономической деятельности // Мир современной науки. – 2015. – №3. – С. 48–51.

4. Линецкий А.Ф. Совершенствование внешнеэкономической деятельности предприятия посредством оптимизации процесса выхода на внешний рынок / А.Ф. Линецкий, З.Л. Толмачев // Управленец. – 2016. – №2 (60). – С. 23–27.

5. Шевченко И.В. Взаимодействие государства и бизнеса и инновационные механизмы регулирования внешнеэкономической деятельности / И.В. Шевченко, М.С. Коробейникова // Региональная экономика: теория и практика. – 2015. – №18 (393).

6. Кузнецов М.М. Понятийные особенности логистической инфраструктуры в системе внешнеторговых отношений // Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Серия: Экономика и управление. – 2012. – Т. 1. – №25. – С. 80–88.

7. Умбеталиев Н.А. Организация и функционирование логистических систем зарубежных стран / Н.А. Умбеталиев, К.Р.Жаксыбаев. – 2018.

8. Балашова М.В. Развитие государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере / М.В. Балашова, Л.И. Воронина // Фундаментальные исследования. – 2016. – Т. 2. – №2.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)