

всех" и центров физической культуры и спорта инвалидов "Инваспорт". А представителям государственной власти, спортивного бизнеса и общественности в ближайшие годы предстоит большая работа по совершенствованию отношений в физкультурно-спортивной сфере, по модернизации системы физического воспитания и спорта.

Источники и литература:

1. Мудрик В. И. Организационные и управленческие аспекты развития физической культуры и спорта в Украине / В. И. Мудрик, Н. А. Олейник, И. И. Приходько // Слобожанський науково-спортивний вісник. – Харків, 2004. – Вип. 7. – С. 307-310.
2. Дутчак М. "Спорт для всех" в утверждении идеалов олимпизма в Украине / М. Дутчак // Наука в олимпийском спорте. – К., 2001. – № 3. – С. 61-66.
3. Дейнеко А. Х. Спортивная активность населения Украины в контексте социологического анализа / А. Х. Дейнеко, И. В. Красова, Е. В. Карацупа. – Харьков, 2009. – 7 с.
4. Лубышева Л. И. Социология физической культуры и спорта : учеб. пособие / Л. И. Лубышева. – М. : Академия, 2001. – 240 с.
5. Павленко Ю. Спорт может объединить нацию : [Электронный ресурс] / Ю. Павленко. – Режим доступа : <http://e-news.com.ua/show/169534.html>
6. Власть обещает занять украинцев спортом : [Электронный ресурс] / Украинский Бизнес Ресурс. – Режим доступа : <http://ubr.ua/leisure/sport/vlast-obeshaet-zaniat-ukraincev-sportom-69080>.
7. Кириленко О. Н. Институциональный анализ проблем социального здоровья / О. Н. Кириленко, Е. А. Хаустова // Проблеми розвитку соціологічної теорії. Трансформація соціальних інститутів та інституціональної структури суспільства. – К., 2004. – С. 169-188.
8. Кириленко О. Н. Функции и дисфункции института физической культуры украинского общества / О. Н. Кириленко // Проблеми розвитку соціологічної теорії. – К., 2001. – С. 307-312.

Кузнецов М.М., Полищук А.М., Харченко В.Ю.

УДК 338.47

ПОНЯТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ

Актуальность темы. Структурные сдвиги, характеризующие процессы мирового производства и международной торговли, в значительной степени предопределяются изменениями, происходящими в мировом транспортно-логистическом комплексе. Транспорт, в сочетании с логистикой является основой формирования внутренних и международных рынков и обеспечивает полномасштабное развитие рыночной экономики. По своей сути транспортно-логистические операции начинают и завершают процесс реализации внешнеторговой сделки, затраты на транспортировку продукции непосредственно учитываются и включаются в цену товара или проявляются в ней в косвенном виде. Таким образом, глобализация международной торговли и транснационализация национальных компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без международной логистической инфраструктуры.

Постановка проблемы. В конце XX века во многих странах мира появилась острая необходимость развития современной логистической инфраструктуры, что, является следствием важности понимания логистических подходов в управлении внешнеторговыми отношениями между субъектами мирового хозяйства в условиях глобализации.

Причины возрастания интереса к логистике обусловлены потребностями развития экономики и бизнеса. Ведь первоначально усилия фирм были направлены в основном на снижение себестоимости каждой единицы продукции, но в настоящее время, когда предложение повсеместно стало превышать спрос, предприниматели всего мира начали признавать также важность обеспечения сбыта за счет снижения общих издержек.

В свою очередь, неоднозначная трактовка, в отечественной и зарубежной литературе, понятия «логистика», влечет за собой отсутствие единого понимания в экономических кругах и такого понятия, как «логистическая инфраструктура», что вызывает организационно-экономические и нормативно-правовые трудности в обеспечении перевозочного процесса международного характера.

Исследованию процессов, происходящих в логистике и транспорте, посвящены научные работы отечественных: Босова А.А., Зеркалова Д.В. и зарубежных авторов Сергеева В.И., Бенсона Д., Уайтхеда Дж. и др. В их работах отмечается, что транспортно-логистический процесс происходит в сфере обращения, расширение спроса на перевозочную работу на мировых рынках приводит к заметному росту объема транспортных перевозок, что способствует увеличению международных торговых отношений.

Объектом исследования выступает развитие мирового транспортно-логистического комплекса в современных условиях международной торговли, а конкретным **предметом** является трансформация теоретических подходов к пониманию «международной логистической инфраструктуры» в рамках внешнеторговых отношений.

Целью исследования является анализ понятийных особенностей логистической инфраструктуры в

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи: во-первых, рассмотрено понятие «логистика» в рамках теоретических аспектов международной экономики; во-вторых, проанализированы основные критерии и принципы трактовки термина «логистическая инфраструктура»; в-третьих, исследовано значение логистической инфраструктуры в развитии международной торговли.

Как было отмечено выше, в экономической науке нет однозначной трактовки такого понятия, как «логистика». Прежде всего, необходимо отметить, что понятие логистики как науки и инструмента бизнеса в гражданской области стала формироваться в начале 1950-х годов, прежде всего в США. Эволюция логистики тесно связана с историей и эволюцией рыночных отношений в индустриально развитых странах, при чем сам термин «логистика» в бизнесе укоренился и стал повсеместно применяться в мире лишь с конца 1970-х годов (рис. 1).

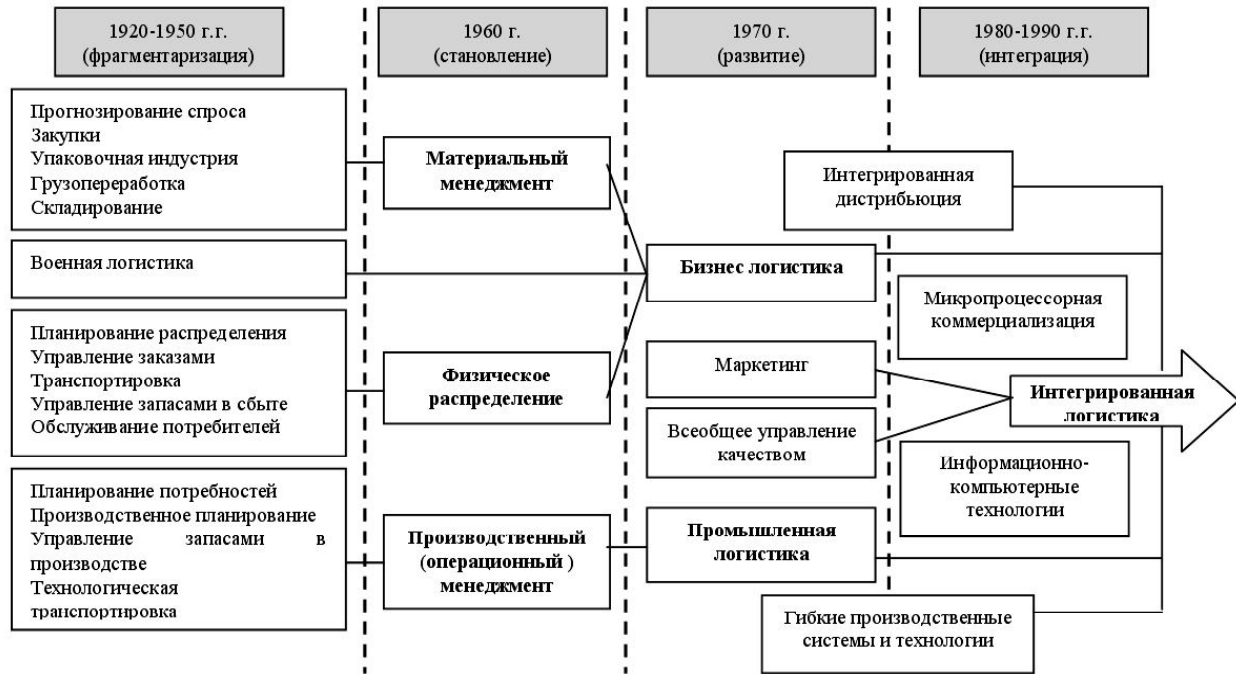


Рис. 1. Эволюция понятия логистики [2].

На рис. 1. представлена эволюция логистики за рубежом в плане развития теории и практики управления материальными, а также сопутствующими информационными и финансовыми потоками, т. е. решения всего комплекса вопросов, связанных с процессами обращения сырья, материалов и готовой продукции, доведением их от поставщиков до предприятий-производителей и от последних до конечных потребителей в соответствии с их требованиями. Исходя из этого, определение логистики может трактоваться в широком и узком смысле.

В первом случае, под логистикой понимается наука об управлении, оптимизации материальных потоков и услуг, а также связанных с ними информационных и финансовых потоков в определенной микро-, мезо- или макроэкономической системе для достижения поставленных перед ней целей.

Во втором случае, с позиций бизнеса, логистика - это интегральный инструмент менеджмента, способствующий достижению стратегических, тактических или оперативных целей организации бизнеса за счет эффективного (с точки зрения снижения общих затрат и удовлетворения требований конечных потребителей к качеству продуктов и услуг) управления материальными и (или) сервисными потоками, а также сопутствующими им потоками информации и финансовых средств [2].

На наш взгляд, в международной экономике под логистикой необходимо понимать процесс планирования, реализации и эффективного управления материальными потоками, а также сопутствующими им финансово-информационными потоками на протяжении всей международной торговой сделки от момента производства до момента потребления, в целях получения прибыли за счет максимального удовлетворения покупателей.

Таким образом, логистика может интерпретироваться как некая инфраструктура международных экономических отношений, основанная на четком взаимодействии спроса и предложения, снабжении производства, транспортировки и распределения продукции. Логистика начинается от источников сырья или производителя полуфабрикатов, продолжается через обращение материалов и полуфабрикатов в рамках международного производственного процесса предприятия и заканчивается поставкой готовой продукции иностранным потребителям.

В этом просматривается макроэкономический взгляд на логистику с одной из актуальнейших сторон развития международной экономики - со стороны комплекса хозяйственного обслуживания или

ПОНЯТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ

Исходя из этого, необходимо отметить, что осуществление международной торговой сделки напрямую зависит от степени развития логистической инфраструктуры в той или иной стране, а также от эффективности использования ее тем или иным субъектом международных торговых отношений.

В экономической литературе существует множество определений инфраструктуры [5]:

- маркетинговая концепция: инфраструктура - совокупность видов деятельности, способствующих реализации товаров на рынке и формированию нового спроса на товары и услуги;
- распределительная концепция: инфраструктура - совокупность видов деятельности, обеспечивающих движение потоков товаров от производителей к потребителям;
- институциональная концепция: инфраструктура - система взаимодействующих агентов сферы обращения, обеспечивающих торгово-экономические связи между производством и потреблением;
- логистическая концепция: инфраструктура - система материально-технических объектов и средств, обслуживающих процессы физического перемещения товаров и опосредствующих эти процессы через информационные и финансовые потоки в сфере обращения.

Из всех этих определений вытекает, что инфраструктура создает необходимые условия для функционирования экономики.

Необходимо отметить, что эволюция логистики в международной экономике, заключается в развитии (усложнении) и последующей интеграции логистической инфраструктуры.

Логистическая инфраструктура - это то, что обеспечивает функционирование международной системы закупок, поставок, хранения и доставки до иностранного клиента.

В системе управления логистической инфраструктурой выделяются следующие компоненты [5]:

- общие вопросы управления логистической инфраструктурой (парк подвижного состава собственного транспорта;
- оборудование, которое эксплуатируется и подлежит ремонту;
- подъездные пути, относящиеся, например, к складскому хозяйству;
- складские здания и помещения;
- складское, производственное и коммуникационное оборудование);
- управление собственным транспортным хозяйством, работой подвижного состава на линии (диспетчерские службы, подразделения по планированию маршрутов движения).

Все объекты логистической инфраструктуры, в международном аспекте, обособляются в три основные группы.

К первой группе относятся объекты местного значения, чаще всего называемые логистическими парками или центрами, на территории которых концентрируются мощности для оказания определенного вида услуг, связанных с управлением товарными потоками отдельных фирм и их сетевых объединений.

Вторая группа объектов (региональные логистические центры) осуществляет более полный комплекс логистических услуг на территории с хорошо развитой транспортной инфраструктурой и созданной информационной системой. Таким образом, создаются условия для более эффективного управления входящими и исходящими потоками различного вида продукции на национальном и региональном рынке.

Третья группа объектов - международные логистические центры, которые представляют собой сконцентрированные на относительно большой территории комплексные инфраструктурные сооружения, построенные в непосредственной близости к важным объектам транспортной инфраструктуры (порты, аэропорты, железнодорожные узлы, интермодальные терминалы). Используя современные информационные и коммуникационные технологии, эти центры осуществляют необходимую координацию с целью качественного выполнения полного комплекса логистических услуг, соответственно сокращения времени для реализации продуктов по всей цепи поставок и привлечения транзитных товарных потоков через территорию страны.

В общем виде структура логистической инфраструктуры включает в себя объекты хранения и транспортировки. В связи с этим, в экономической науке, все чаще, можно встретить понятие транспортно-логистическая инфраструктура, под которой понимается совокупность транспортных и логистических объектов, предназначенных для организации движения товаров и оказания транспортно-логистических услуг (магистраль, мосты, ЛЭП, складские терминалы, транспортно-логистические комплексы, др.).

Актуальным для стран мира остается вопрос развития хабов (узловых точек транспортной сети - (перекрестков транспортных коридоров, точки пересечения транспортных магистралей и т.д.). Как одного из важнейших условий создания международных распределительных центров. Современный хаб - это, прежде всего, крупный интермодальный центр, в котором обслуживаются глобальные и региональные грузопотоки. Такие комплексы могут создаваться только при поддержке государства и его регулировании. С их помощью можно максимально выгодно использовать географическое положение многих транзитных стран. Например, в Великобритании основные логистические центры (хабы) расположены в географическом центре страны, что позволяет осуществлять ежедневную гарантированную доставку в любую точку страны [1].

Логистическая инфраструктура в ее международном аспекте непосредственно влияет на увеличение ВВП страны. Это происходит благодаря обеспечению более высокого качества обслуживания товарных

товаров, проходящих через страну и связанных с международным трафиком. С расширением комплекса обслуживающих видов деятельности и с использованием современных складских, транспортных,

прибавочной стоимости, роста хозяйственной активности, занятости населения и в конечном итоге увеличения объема ВВП.

Основными проблемами в развитии логистической инфраструктуры многих развивающихся стран и стран СНГ являются:

- нерациональное развитие товаропроводящей структуры;
- низкий уровень развития современных систем электронных коммуникаций и систем связи;
- отсталая транспортная инфраструктура, прежде всего в области автомобильных дорог, недостаточное количество и низкий технический уровень транспорта, отсутствие мульти- и таможенных терминалов;
- низкий уровень развития производственно-технической базы складского хозяйства, недостаток современного технического оборудования по грузопереработке;
- слабое развитие промышленности по производству современной тары и упаковки и др.

Также необходимо отметить, что в начале 2010 года Всемирный банк [3] завершил очередное исследование уровня развития логистической отрасли стран мира. Рейтинг стран формировался на основе индекса развития логистики (Logistics Performance Index – LPI), в основе которого лежит опрос глобальных логистических компаний по совокупности таких показателей, как работа таможи, скорость и стоимость доставки, задержки при транспортировке, наличия инфраструктуры, то есть, в целом, «дружественности» логистической системы страны в отношении пользователя. Первые пять мест в этом рейтинге заняли: Германия, Сингапур, Швейцария, Нидерланды и Люксембург.

Выводы. В настоящее время глобализация в международной торговле затрагивает все сферы мирового хозяйства и особенно транспортно-логистический комплекс, который выступает главным связующим звеном между национальным производителем и иностранным покупателем.

Современная логистика располагает современным инструментарием, который успешно применяется в мировом бизнесе для повышения качества менеджмента фирм, что является одним из существенных факторов обеспечения их конкурентоспособного развития. Важное значение для реализации ее потенциала имеет создание современной логистической инфраструктуры, отвечающей мировым стандартам, с соответствующими микроэкономическими, национальными и международными характеристиками.

Логистическая инфраструктура включает транспортные, коммуникационные, складские и обслуживающие элементы, связанные с дополнительной обработкой товаров, с оказанием торговых, бытовых и административных услуг, которые обеспечены необходимыми ресурсами – природными, материально-техническими, информационными, человеческими, институциональными и финансовыми.

Развитие и использование логистической инфраструктуры в международной торговле, направлено на обеспечение доставки товаров от национального производителя к зарубежному потребителю с максимальной эффективностью для всех участников сделки.

Источники и литература:

1. Кузнецов М. М. Развитие рынка транспортных услуг в Украине / М. М. Кузнецов // Ученые записки ТНУ им. В. И. Вернадского. – 2009. – Т. 22 (61). – № 1. – С. 33-44. – (Экономика и управление).
2. Основы логистики : учеб. пособие / под ред. Л. Б. Миротина, В. И. Сергеева. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 200 с.
3. Всемирный банк : [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : <http://www.worldbank.org/eca/russian/>
4. Сергеев В. И. Логистика в бизнесе : учеб. / В. И. Сергеев. – М. : ИНФРА-М, 2001. – 608 с.
5. Степанов В. И. Логистика / В. И. Степанов. – М. : ТК Велби, 2006. – 488 с.

Мамутова М.М.

УДК 339.137.2 (477)

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

Постоянный рост взаимозависимости и взаимосвязи национальных экономик в ходе расширения процессов глобализации делает всё более актуальным вопрос обеспечения их конкурентоспособности.

На необходимости обеспечения высокого уровня конкурентоспособности национальной экономики как средства повышения благосостояния общества настаивал один из исследователей проблем конкурентоспособности в мире М. Портер, который указывал, что конкурентоспособность не является самоцелью. «Главная цель государства, - писал он, - обеспечить своим гражданам достаточно высокий и постоянно увеличивающийся уровень жизни. Способность государства сделать это зависит не от какого-то термина «конкурентоспособность», а от того насколько продуктивно используются национальные ресурсы – труд и капитал» [8].

Как свидетельствует опыт Украины, а также стран с переходной экономикой и развивающихся стран, глобализация прежде всего несет позитивный эффект странам, которые имеют более высокий уровень экономического развития. Относительно быстрое включение Украины в МРТ выявило неспособность большинства национальных производителей соревноваться за внешние рынки и удерживать конкурентные