

К ВОПРОСУ О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ

Т.А. Луконина

Несмотря на краткосрочные колебания экономики, международная торговля продолжает развиваться заметными темпами. В настоящее время фактически все крупные компании заметно участвуют в бизнесе за пределами своей страны.

Темпы роста международного товарооборота значительно превышают темпы роста ВВП. За 1991–1996 гг. среднегодовой темп прироста международной торговли составил 5,6 % при ежегодных темпах развития мировой экономики – 1,55. В 1998 г. несмотря на мировой финансовый кризис темп роста международной торговли составил 6 %. В 2007 г. рост в международной торговле составлял 6 % , то за прошедший 2008 г. рост он уменьшился до 2 %. В 2009–2010 гг. темп роста международной торговли составил 7–8 % в год.

Важнейшей особенностью развития современного мирового хозяйства становятся интеграционные процессы. В результате всё большее число стран и регионов мира с разной степенью интенсивности втягиваются в общее русло цивилизованного развития. Наиболее отчётливо тенденции региональной интеграции проявились в Западной Европе. Создаются региональные сети и системы экономического сотрудничества, заключаются межгосударственные соглашения и союзы.

Правительство оказывает всестороннюю поддержку развитию торговли. За долгие годы представители органов власти подписали множество международных соглашений о торговле и создали множество организаций (Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ), Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Всемирную торговую организацию (ВТО)). Кроме того, существенные изменения произошли в области создания зон свободной торговли (Европейского союза (ЕС), Североамериканского соглашения о свободной торговле (NAFTA), сво-

бодной зоны Ассоциации государств юго-восточной Азии, АСЕАН (ASEAN) и Общего рынка стран Южной Америки (Mercosur)).

Велика роль упрощения процедур торговли и транспортного обслуживания в развитии транзитных перевозок и реализации транзитного потенциала, что чрезвычайно актуально для России.

Развитие и использование транспортных коридоров может в полной мере обеспечить эффект масштаба применительно к инвестициям и транспортным операциям. Под транспортным коридором, в соответствии с определением ЮНКТАД, подразумевается секторальная и географическая концентрация предприятий, которые производят и продают определенный набор смежных и взаимодополняющих товаров и услуг в привязке к транзитной торговле и транспортировке, и у которых тем самым возникают общие проблемы и возможности. Ключевым компонентом, способствующим успешному функционированию транспортного коридора, является наличие преимуществ, выгод от действий одного участника для другого без дополнительных издержек для него.

В последние годы вопросы упрощения процедур торговли и транспортного обслуживания заняли еще более видное место в многосторонних торговых переговорах в ВТО, как в качестве системных вопросов упрощения процедур торговли («trade facilitation»), так и в двусторонних и многосторонних запросах и предложениях членов ВТО в рамках переговорного процесса по доступу на рынок транспортных услуг.

В Декларации, принятой в г. Дохе в 2001 году на министерской конференции ВТО было предусмотрено, что Совет по торговле товарами ВТО, в соответствии со своей программой, рассмотрит и, при необходимости, внесет уточнения в соответствующие аспекты Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ). Члены ВТО, при достижении консенсусного решения о порядке проведения переговоров об упрощении торговых процедур, приступят к их осуществлению.

В июле 2004 г. Всемирная торговая организация согласовала рамки завершения многосторонних переговоров Дохийского раунда (так называемый «Июльский пакет»). Что касается упрощения процедур торговли и транспортного обслуживания, рамочные договоренности «Июльского пакета» были достаточно конкретны: «Переговоры направлены на прояснение и совершенствование соответствующих предписаний, содержащихся в статьях V, VIII и X ГАТТ, с целью дальнейшего ускорения передвижения, высвобождения и таможенной очистки товаров, включая товары, находящиеся на этапе транзита».

Переговоры по упрощению процедур торговли и транспортного обслуживания активно поддерживаются группой развитых и развивающихся стран, в состав которой входят 34 страны, в частности такие крупные развитые страны как Европейские Сообщества, Соединенные штаты, Япония, Канада, ряд других развитых стран, включая Австралию, Новую Зеландию,

Норвегию и Швейцарию. В группу входят также новые индустриальные страны, например, Гонконг, Республика Корея, Сингапур, ряд развивающихся стран, включая Колумбию, Коста-Рику, Марокко, Парагвай, Турцию и Чили, а также некоторые страны с переходной экономикой, включая Венгрию, Польшу и Чехию.

Противоположной позиции придерживаются некоторые развивающиеся страны Южной Азии и Африки. Эта позиция заключается в том, что положения ВТО об упрощении торговых процедур должны иметь не императивный, а исключительно рекомендательный характер, так как реализация данных положений может потребовать значительных средств, как финансовых так и технических, что может быть неприемлемо для определенных развивающихся стран.

Ряд развивающихся стран Юго-Восточной Азии и Латинской Америки придерживаются умеренных позиций, выражая определенную обеспокоенность по поводу этих переговоров, одновременно признавая потенциальные выгоды для всех участников по мере их завершения.

Таким образом, можно подчеркнуть, что вопрос развития логистики, оптимизации транспортного обеспечения в настоящее время стал одним из ключевых вопросов развития системы мировой торговли, мировой экономики в целом, выходя далеко за рамки проблемы доступа на рынки транспортных услуг.

Однако и в двусторонних и многосторонних переговорах Дохийского раунда ВТО по доступу на рынки в рамках ГАТС логистическим услугам уделяется пристальное внимание. Заинтересованные члены ВТО выдвигают предложения по их широкой либерализации. Повышенное внимание к данной сфере отражают и многосторонние запросы членов ВТО по доступу на рынок услуг логистики. Сектор логистических услуг представлен в запросах наиболее широко, по сравнению с другими транспортными секторами.

Предлагается принять специфические обязательства по доступу на рынок и предоставлению национального режима в следующих подсекторах логистических услуг:

- услуги по обслуживанию контейнеров;
- другие услуги по обслуживанию грузов;
- услуги складов и пакгаузов, включая услуги распределительных центров, контейнерных станций и хранилищ;
- услуги транспортных агентств, включая услуги таможенных агентств и планирование разгрузочных работ;
- другие вспомогательные услуги, включая «логистические цепочки», «логистику резервирования», услуги по аренде контейнеров и другие услуги по аренде.

Интерес, проявленный членами ВТО в ходе текущего Дохийского раунда многосторонних торговых переговоров к логистическим услугам,

безусловно свидетельствует об увеличении значимости данного сектора в международной торговле услугами, о чрезвычайной актуальности логистических услуг в условиях общего роста международной торговли товарами и услугами.

Ожидающийся вследствие присоединения России к ВТО рост вовлеченности страны в международную торговлю потребует адекватного развития логистической инфраструктуры, обслуживающей возрастающие товарные потоки. Развитие логистической инфраструктуры и непосредственно сектора логистических услуг является необходимым условием реализации Россией такого своего конкурентного преимущества как уникальное географическое положение «моста» между Европой и Азией. А наличие в России квалифицированной и при этом сравнительно недорогой рабочей силы, а также такие географические и экономические особенности как обширная территория, развитая сеть железных и автомобильных дорог, протяженность внутренних водных путей и морских границ свидетельствуют о существовании большого потенциала для создания сети отвечающих современным требованиям логистических центров.

Библиографический список

1. Гаджинский, А.М. Логистика: учебник для высших средних и специальных учебных заведений– 6-е изд., перераб. и доп. / А.М. Гаджинский. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и КО», 2003.
2. Логистика: учебник / под. ред. Б.А. Аникина: 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2002.
3. Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок: пер. с англ. / Д. Уотерс. – М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2003.