



Международно Висше Бизнес Училище
International Business School

ДИСТАНЦИОННО ОБУЧЕНИЕ

Бакалавърска програма

Специалност „.....”

РЕФЕРАТ

по дисциплината „Логистика”

ТЕМА: Логистика и устойчива икономика



Разработил:

/...../

Преподавател:

/...../

БОТЕВГРАД

2015

Съдържание:

Увод.....	стр.2
1. Роля на логистиката за постигане на устойчив икономически растеж.....	стр.2
2. Необходимост от устойчив транспорт.....	стр.5
Заключение.....	стр.6
Използвана литература.....	стр.7

Увод

Подобряването на ефективността на логистиката е в основата на икономическия растеж и конкурентоспособността на бизнеса. Политиците в световен мащаб признават, че логистичният сектор е един от техните основни стълбове за развитие. Страни, които са източник на търговско влияние в Европа, като Холандия, както и развиващите се страни, като Виетнам или Индонезия, виждат безпроблемната и устойчива логистиката като двигател на растежа и на интеграцията с глобалните вериги на стойността.

Всъщност, неефективната логистика повишава разходите за търговия и намалява потенциала за глобална интеграция. Тя е огромна тежест за развиващите се страни, които се опитват да се конкурират на световния пазар. От 2007 г. насам, Logistics Performance Index (LPI) информира за дебата относно ролята на логистиката за растежа и значението на политиките, които да я подпомагат в области като инфраструктура, предоставяне на услуги, както и облекчаване на трансграничната търговия.

1. Роля на логистиката за постигане на устойчив икономически растеж

Резултатите на Connecting to Compete 2014 сочат Германия като страната с най-добри показатели на логистичния сектор с оценка на LPI от 4.12 и Сомалия като страна с най-лоши показатели в сектора с 1.77 LPI (по скала от 1 до 5). Германия като цяло показва най-добри показатели в периода 2007-2014 г.:

Фиг. 1 10-те държави с най-висок индекс на ефективност в логистиката

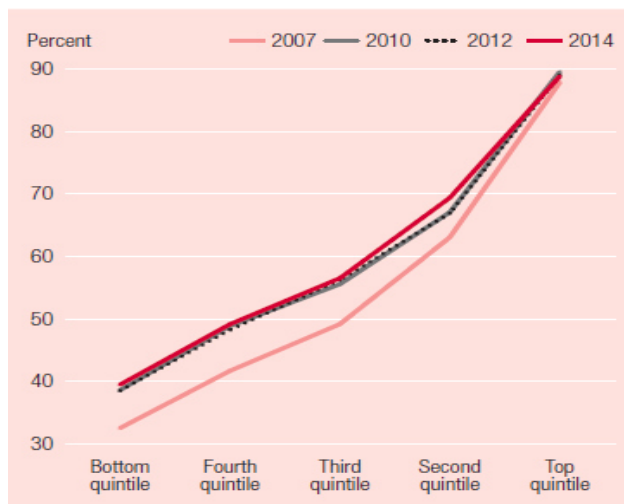
Икономика	2014 LPI			2012 LPI			2010 LPI		
	Позиция	Резултат	% от най-добрия резултат	Позиция	Резултат	% от най-добрия резултат	Позиция	Резултат	% от най-добрия резултат
Германия	1	4.12	100.0	4	4.03	97.0	1	4.11	100.0
Холандия	2	4.05	97.6	5	4.02	96.7	4	4.07	98.5
Белгия	3	4.04	97.5	7	3.98	95.3	9	3.94	94.5
Великобритания	4	4.01	96.6	10	3.90	92.7	8	3.95	94.9
Сингапур	5	4.00	96.2	1	4.13	100.0	2	4.09	99.2
Швеция	6	3.96	94.9	13	3.85	91.2	3	4.08	98.8
Норвегия	7	3.96	94.8	22	3.68	85.9	10	3.93	94.2
Люксембург	8	3.95	94.4	15	3.82	90.3	5	3.98	95.7
САЩ	9	3.92	93.5	9	3.93	93.7	15	3.86	91.7
Япония	10	3.91	93.4	8	3.93	93.8	7	3.97	95.2

Източник: Logistics Performance Index 2007, 2010, 2012 и 2014

Както бе отчетено и при направените проучвания през 2007 г., 2010 г. и 2012 г., и през 2014 г. отново е налице приближаване на резултатите в Индекса на логистични услуги между

страни, които са били на по-ниски нива по този показател и показват съществен ръст и страните, които показват висока ефективност в логистичния сектор и не отбелязват голям ръст.

Фиг.2 Резултати от LPI за 2007г., 2010 г. 2012 г. и 2014 г. като процент от най-високия LPI спрямо квинтила на LPI



Източник: Logistics Performance Index 2007, 2010, 2012 и 2014

Скромната конвергенцията от 2007 г. насам се обяснява с предполагаемото подобрене на търговско-поддържащата инфраструктура в страните с ниски и средни доходи и в по-малка степен в техните логистични услуги и митническо и гранично управление. Това подобрене свидетелства за успеха на развиващите се страни в намаляване на разликата в транспортната инфраструктура спрямо страните с високи доходи.

„Логистиката е в основата на единния европейски пазар и е от основно значение за всекидневния живот на компаниите и хората. Европейската логистична политика подкрепя среда, където транспортните фирми и оператори да развиват своя бизнес ефективно, така че да могат да продължат да растат и да внедряват иновации, за да се запази Европа като глобално конкурентна.”¹ Както е отразено в отчета на комисар Каллас, значението на ефективната логистика е вече широко прието от политиките в целия свят. Търговията се премества в рамките на и през границите на частните оператори. Ефективността на тези вериги на доставки – ефективност на логистиката – е това, което Logistics Index (LPI) и неговите компоненти измерват. Тази ефективност зависи в голяма степен от политиката за околната среда: мерки на отделните държави или регионални икономически групи относно развитие на инфраструктурата, регулиране и развитие на услуги или улесняване на търговията чрез по-олекотени процедури на границата, допринасят значително за ефективността на логистиката.

¹ Siim Kallas, вице-президент на Европейската комисия и Европейски комисар по въпросите на транспорта.

За разлика от 2007 г., когато Световната банка започна мониторинг на ефективността на логистиката, проблемът днес не е свързан с лошата информираност на гражданите и лидери от частния сектор, а с проектирането и изпълнението на политики, които ще позволят на страните да се свържат в общата логистична мрежа и да се конкурират в световен мащаб. Споразумението за улесняване на търговията от декември 2013 г. на Световната търговска Организация (СТО), подписано в Бали, Индонезия, е свидетелство за този консенсус, свързан с необходимостта от осигуряване на някои насоки за решаващи политики. Но страните, които постоянно подобряват своята производителност в логистичния сектор, могат да развият реформи и инвестиции последователно в една по-широка икономическа обектива. Подобряване на логистиката повишава конкурентоспособността на секторите с интензивна логистика, като производство на компоненти, които се присъединят към веригата на мултинационалната стойност chains. Други държави могат да пожелаят да развият логистиката като дейност, която е изцяло свързана с транспортната обвързаност и географското предимство.

Ако вземем за пример Гърция, страна, която тепърва започва да излиза от болезнена криза, достига в своя пик на ефективност в логистичния сектор през 2014 г.. Правителството и частния сектор решават да реформират сектора на логистиката смело като използват местоположението на страната като входна точка в Европа от изток и юг: Piraeus (пристанището на Атина) е първото дълбоководно европейско пристанище от Азия през Суецкия канал. Пристанището е основно ремонтирано и се наблюдава скок в производителността чрез публично-частно партньорство с COSCO, най-голямата интегрирана навигационна компания в Китай. Правителството предприе стъпки към уеднаквяване на регулацията на услугите със Западна Европа и увеличение на ефективността на железопътния коридор към Австрия и Германия.

Международният бизнес е в период на бързо преобразуване. Тенденциите към глобализация, интегрирана логистика и развитието на информационните и комуникационни технологии (ИКТ), всичко те преобразуват модела за търговия в световен мащаб и следователно, физическите търговски потоци. Подобно преструктуриране допринася за икономическия растеж, по-доброто разпределение на ресурсите и по-голямата свобода на избор за потребителите, както и засилване на конкуренцията.

За да бъдат конкурентоспособни в международен план, предприятията организират стратегически световни мрежи, които могат да осигурят ефективен и качествен отговор на търсенето от всеки сегмент от световния пазар. Ефективната и цялостна организация на тези дейности често се обвързва с глобалната логистика и управлението на веригата за доставки (SCM), и тя се превърна в основата на глобалната конкурентоспособност.

Глобалните логистични мрежи служат като кръвоносна система за съответните глобални вериги с добавена стойност, където различните компоненти в логистичната мрежа служат за различни функции по един организационно унифициран начин. Ето защо, за да се създаде област, като ключов елемент в глобалните логистични мрежи, е необходимо да се създаде визия за това как да се позиционира стратегически региона в рамките на контекста на общите глобални логистични мрежи. За да се постигне тази цел, правителствата, както индивидуално, така и колективно, ще трябва да разработват и прилагат системни политики за реализиране на визия относно логистиката. Същността на тази глобална логистична компетентност важи и за частния сектор.

В същото време, в разгара на нарастващата загриженост за околната среда, ефективната физически логистика вече не зависи от целите на устойчивото развитие. Глобалната логистична компетентност сега изисква различни съображения в много по-широка перспектива, включително необходимостта от екологосъобразна, зелена логистика. С цел да се установят по-ефективни и щадящи околната среда в световен мащаб логистични мрежи през 21-ви век, са необходими съвместни изследвания с цел да се разбере сегашното състояние на логистични системи в различните региони и да се идентифицират специфичните за всеки регион проблеми. В тези изследвания, напредъкът по отношение на логистиката трябва да бъде оценен, не само от гледна точка на индустриалната или национално конкурентоспособност, но също така и от тази на глобалната социална оптимизация при отчитане на потребителите, товародателите, логистичните услуги и държавните перспективи. Следователно, е необходима една визия за желаните глобални логистични мрежи, базирани на глобалните интереси и обща рамка в отделните региони. Трябва да бъдат разширени конкретни политики и насоки за правителствата и за частните предприятия, които ще дадат възможност да се идентифицират направления на развитие, което в крайна сметка ще доведе до реализиране на визията.

2. Необходимост от устойчив транспорт

В разгара на нарастващите опасения за устойчивост, транспортни системи представляват набор проблеми за околната среда. Това е валидно, особено за автомобилния транспорт, който увеличава своя дял в транспорта по отношение на останалите видове. Тези проблеми включват шума и замърсяването на въздуха, причинено от задръстванията и увеличаването на CO₂ и други емисии от превозните средства. По-специално, тежкотоварните превозни средства, използвани в товарния транспорт, се считат за основен източник на тези проблеми. Загрижеността за околната среда и безопасността са основните мотиви за регулация и законодателство, засягащи товарния транспорт.

Тези опасения създават натиск тежкотоварния транспорт да бъде елиминиран от пътя. В отговор на тази необходимост, повечето страни от ОИСР се сблъскват с предизвикателството за разработване на социално-икономическите реформи, целящи постигането на баланс между екологичните изисквания и условията за икономически растеж, съвместими с целите на устойчивото развитие.

Тенденцията към устойчиво развитие ще има значително влияние върху проектирането и операциите на логистичните системи. За да се постигне баланс между глобализацията на икономическите дейности и развитието на екологично чисти глобални логистични мрежи, се обсъждат и изследват различни подходи, като се започне от изграждането на по-добри хардуерни съоръжения за разработване на информационни структури за реорганизиране на логистичните операции, за да ги направи по-устойчиви. Също така, въвеждането на нови концепции и технологии за логистични операции може да допринесе за постигането на устойчивост. Типични примери са въвеждането на усъвършенствани системи за диспечирание и консолидирани доставки за намаляване на обема на трафика и разходите (включително външни фактори), и развитие на транспортните системи за подпомагане на рециклиране на отпадъчни продукти.

Заклучение

В резултат на разгледаната проблематика, могат да бъдат направени следните общи констатации и препоръки:

- Тенденциите на глобализацията и логистиката са в процес на преобразуване на транспортните дейности. Новите стратегическите цели на логистиката постоянно ще променят характера и културата на операциите в предприятията. Правителствата ще трябва да отговарят на тези промени. Стратегическото предимство на логистиката е вероятно да бъдат най-силно изразено по отношение на подобряването на координацията и планиране, които ще доведат до печалби и ефективност на транспорта. Въпреки това, е важно за правителствата да разберат напълно концепциите за логистиката и да се стимулира икономическата конкурентоспособност, за да се постигне положително икономическо развитие. В същото време, правителствата трябва да намалят отрицателните въздействия, така че да се постигне по-балансиран подход към икономически растеж, включително устойчиво развитие.

- В момента, възможността на правителствата да насърчат глобални логистични системи, е възпрепятствана от вътрешни институционални и организационни ограничения, както и липса на знания за логистичните тенденции и за последиците от своите политически действия. В много случаи, политиката за товарния транспорт отразява модалното мислене,

без се отдава дължимото внимание на необходимостта от интегрирано управление на товарния транспорт, както се изисква от транспортните оператори.

- С цел повишаване на конкурентоспособността чрез насърчаване на възможностите, предоставени от логистиката и също постигане на устойчиво развитие, правителствата трябва да разработят интегрирана политическа рамка за постигането на по-широкообхватни социално-икономически цели. Обхватът на въпросите на политиката, засягащи ефективността и устойчивостта на глобалните логистични системи са обширен и излиза извън юрисдикцията на тясно фокусирани правителствени агенции, които са ангажирани само с подобряване на ефективността на транспортния сектор. Също така, тъй като транспортът и логистиката са взаимно свързани с международната търговия, международните финанси, устойчивото икономическо развитие, глобалната промяна на климата и регионалните и местните проблеми, рамката на политиката трябва да се разглежда в много по-широк контекст и да се координира на международно ниво, където уместно.

- Въпреки че вече се усеща чувство за неотложност на международната сцена за устойчива мобилност, от съществено значение е инструментите на политиката за постигане на съвместимост между развитието на логистиката и устойчивост да са ясно формулирани. Затова, правителствата трябва да повишат капацитета за развитата транспортна логистика, за да допринасят за устойчивото развитие на транспорта, в контекста на нарастващата глобализация на икономическата активност.

- В развитите и развиващите се страни, наличните финансови инструменти на правителствата за развитието на инфраструктурата все още не са достатъчно гъвкави, разпространени, или прозрачни, за да покрият и да удовлетворяват текущите нужди. Потенциалът за иновативни договорености за финансиране, включително в сектора на публично-частните партньорства, трябва да бъдат проучени.

- Логистика и развитието на ИКТ налагат промени в търсенето на подобрени умения. Необходими са системи за обучение и квалификация, за да се отговори на това развитие. Развитието на човешките ресурси в подкрепа на товарната индустрия трябва да се разглежда както в отговорност на публичния, така и на частния сектор. Тъй като нивото на умения се различава в различните страни, развиващите се страни може да се нуждаят от помощ за установяване на курсове за обучение.

- За да се постигнат ефективни глобални логистични системи, интензивно сътрудничество между частни корпорации, правителства и международни организации е от съществено значение. Правителствата трябва да се подготвят за рамка за развитието на напреднали глобални логистични системи, където да бъдат заложили важни трансгранични въпроси като процеси на митническо освобождаване, дерегулация и развитие и поддръжка на

интермодалните системи. Следователно, се препоръчва правителствата да си сътрудничат и да интегрират своите политики на глобално ниво, като, например, хармонизиране на регламентите, рационализиране на операциите, базирани на ИКТ в системи за митническо освобождаване, стандартизиране на нови технологии с цел насърчаване на безпроблемни операции, съвместими със системи за обучение и квалификация, насърчаване на обширен обмен на информация между всички засегнати страни.

Използвана литература:

1. Kallas, Siim. 2012. "Using Freight to Help European Transport Move to a Sustainable Future." Speech presented at the launch of the Green Freight Europe Initiative, Brussels, March 27.
2. World Bank. 2013. Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries. World Bank Contributions to Implementing the Almaty Programme of Action—A Report Preparing the Ten-Year Comprehensive Review. Washington, DC.
3. World Economic Forum. 2013. Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities. Geneva.
4. Arvis, Jean-François, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd, and Daniel Saslavsky. 2010. Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC: World Bank.
5. OECD (2002), Benchmarking Intermodal Freight Transport, OECD, Paris.