

ГЛОБАЛНАТА ЛОГИСТИКА В КОНТЕКСТА РАЗВИТИЕТО НА КОНЦЕПЦИЯТА ЗА ИЗГРАЖДАНЕ НА ИКОНОМИЧЕСКИ КОРИДОРИ

Иво Йоцов

GLOBAL LOGISTICS IN THE CONTEXT THE DEVELOPMENT OF THE CONCEPT OF BUILDING ECONOMIC CORRIDORS

Ivo Yotsov

Abstract

The transport is one of the main factors for the intensive development of international economic relations. At the same time, infrastructure and transport are not a reason, but a condition for turning potential opportunities into a real economic interaction. A relatively new concept is the construction of transport corridors as the basis for a transition into logistics and the creation of conditions for economic growth and sustainable development. This creates conditions for the provision of quality global logistics services that increase the efficiency of supply chains.

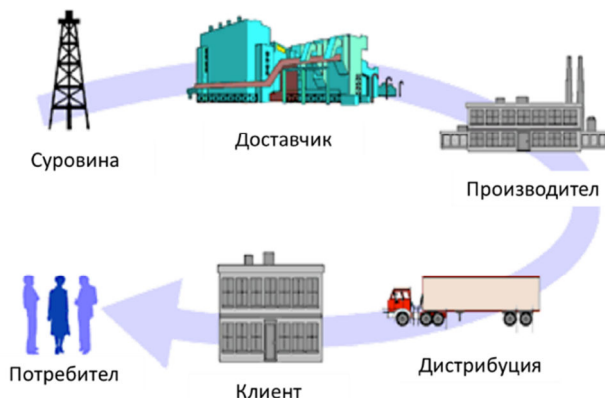
Key words: *economic corridors, transport corridors, logistic corridors, logistics, global logistics operator.*

Въведение

Глобализирането на икономическата дейност и развитието на международната търговия създадоха условия за изграждане на глобални производствени вериги. Концепцията за управление на веригите за доставки е следствие от стремежа на фирмите непрекъснато да се адаптират към динамично променящата се икономическа среда и търсенето на конкурентни предимства чрез усъвършенстване на веригите за доставки, повишаване на тяхната ефективност и все по-пълно удовлетворяване изискванията на клиентите.

Веригата за доставки е определена като поредица от събития в потока от стоки, която добавя стойност към стойността на конкретна стока. Глобалната верига за доставки пресича международните граници, като свързва производителите, доставчиците, дистрибуто-

рите и потребителите. (фигура 1) Нейното управление включва всички необходими дейности за стратегическото управление на потоците, съхранението на суровините, компонентите, материалните запаси в процесите и крайните продукти, така че те да са в точното количество, в правилната форма, на правилното място, с минимални разходи и в точното време. По този начин глобалната логистика се превърна в ключов сектор и фактор за развитие на конкурентни предимства. (Rosa, 2015)



Източник: Hiroaki Akimoto, Ron Kalafsky, David Palmer, Yoshihiko Shibata, 2013.

Фиг. 1. Веригата за доставки,

„Веригата за доставки се състои от всички етапи, съпричастни директно или индиректно към удовлетворяването на потребителските изисквания. Тя включва не само производителите и доставчиците, а и транспорта, складирането, търговията на дребно и самите потребители“ (Sunil Chopra, Peter Meind, 2013).

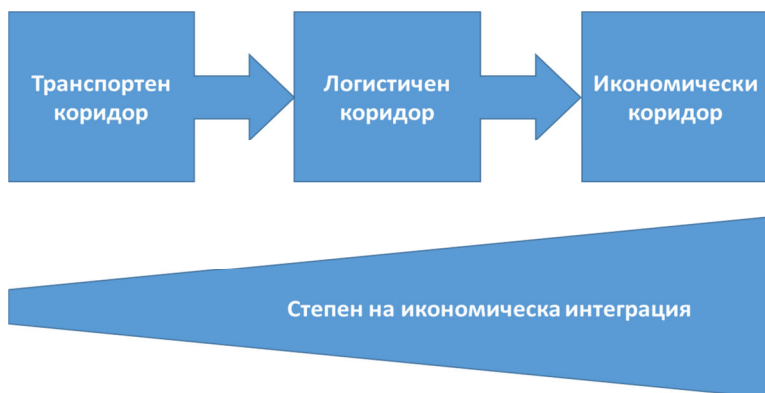
Управлението на трансграничния поток от стоки, информация и финансови средства е изключително сложен, регулиран и динамичен процес. Всички международни компании в крайна сметка достигат до вземане на решение по отношение на управлението на международната търговия. Това е основна компетентност, която оправдава непрекъснатото инвестиране в хора, технологии и ресур-

си или е процес, управляван от партньор, чийто основен фокус и бизнес е постигането на върхови постижения при предоставянето на услуги в тази област.

С други думи глобалните вериги за доставки се превръщат във все по-сложни и динамични системи, обхващащи множество коренно различни държави, които са основа за икономическо развитие и ефективност на глобалната икономика. За това е важно да се разбира същността на процесите в тях, особено на стратегическо ниво и да се осигуряват условия както за навлизането на нови пазари, така и за своевременно изграждане на нужната за функционирането им инфраструктура.

1. Роля на транспорта и логистиката в развитието на икономическите коридори

Обръщайки се назад към историята виждаме, че точно развитието на транспорта е един от главните фактори за интензивното развитие в международните икономически отношения. Следва да се подчертае, че инфраструктурата и транспорта не са причина, а условие за превръщането на потенциалните възможности в реално икономическо взаимодействие. При това прилагането на коридорния подход е особено подходящо, защото той се основава на връзката между исторически формиралите се икономически центрове и цели развитието на инфраструктурата като основа за понататъшното икономическо развитие. В този смисъл, относително нова концепция е тази за развитието на икономическите коридори. (Overview on Some Political and Economic Aspects for Bulgaria in the Context of the New Eurasian Economic Corridors, 2017) В основата ѝ е не простата връзка между две географски точки, а добре развитата концепция за изграждане на транспортни коридори, като основа за преминаване в логистични и създаване на условия за икономически растеж и устойчиво развитие. (фигура 2)



Фиг. 2. Еволюция на концепцията за развитие на коридори

При това еволюционните етапи в развитието са:

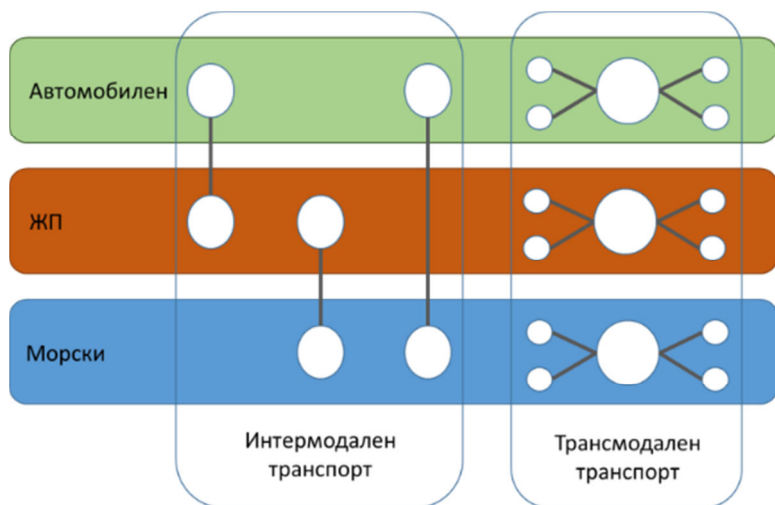
- **международен транспортен коридор** – физическата връзка между определени зони или региони (Vanomyong, 2010);
- **логистичен коридор** – не само свързва физически области или региони, но също така хармонизира институционалната рамка на коридора с цел улесняване на ефективно движение и съхранение на товарите и свързаните с това финансови потоци, хора и информация (Vanomyong, 2010);
- **икономически коридор** - коридор, който е в състояние да привлича инвестиции и да генерира икономически дейности в по-слабо развити области или региони. Физическите връзки и развитието на логистиката са необходимо условие за развитието на икономическите коридори.

Във връзка с развитието на транспортните коридори съществуват няколко допълнителни концепции, които по естествен път водят до интегрирането на различните видове транспорт и превръщането им в основа на икономическия растеж:

- **интермодален транспорт** – транспортиране на товари с използване на интермодални контейнери или превозни средства, като се използват множество видове транспорт (железопътен, морски, речен или автомобилен), без да се обработва самия товар при смяна на вида транспорт;

- **мултимодален (комбиниран) транспорт** - превоз на стоки под един договор, но изпълняван с най-малко два различни вида транспорт; Превозвачът носи отговорност (в правния смисъл на думата) за целия превоз, въпреки че се извършва с няколко различни вида транспорт. Обикновено превозвачът не е собственик на всички транспортни средства и превозът се извършва от подизпълнители. Превозвачът, отговарящ за целия превоз, се нарича Мултимодален Транспортен Оператор (МТО) или Глобален Логистичен Оператор (ГЛО);

- **трансмодален транспорт** – превоз на товари, осъществяван от различни сегменти в рамките на един и същ вид транспорт.



Източник: (Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack, William Anderson, John Bowen, Laetitia Dablanс, Cesar Ducruet, Markus Hesse, Theo Notteboom, Shih-Lung Shaw, 2013).

Фиг. 3. Интермодален и трансмодален транспорт

Икономическите коридори имат три основни предимства пред транспортните. **Първо**, икономическите коридори спомагат за облекчаване на търсенето на инфраструктура посредством увеличаване на нейните възможности. **Второ**, ефективните мрежи на икономическите коридори са важни за регионалното сътрудничество, тъй

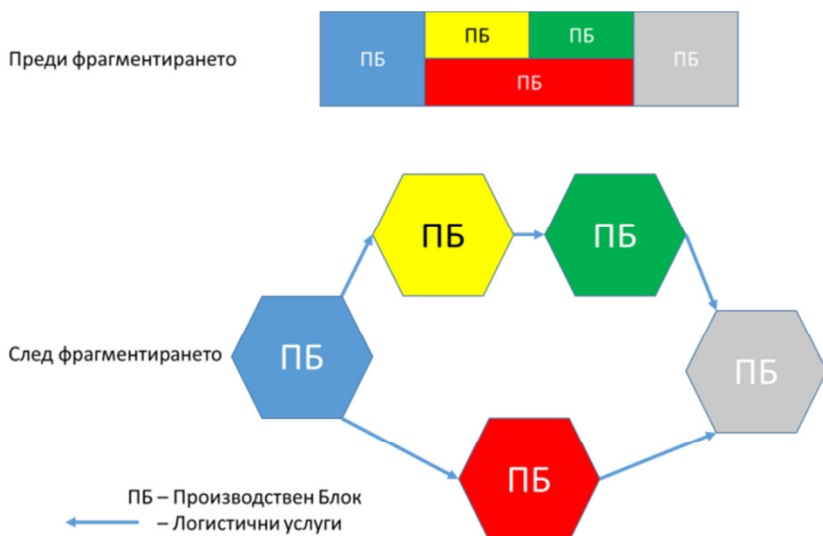
като се намаляват ограниченията в международната търговия. Освен това те спомагат за улесняване на търговията и инвестициите и насърчаване на регионалната интеграция. **Трето**, по-добрата инфраструктура насърчава фрагментирането на производството в регионите посредством формиране на високоефективни и динамични вериги за доставки и засилва регионалната и световната търговия, като ускорява регионалната интеграция. (De, 2014) Така те се превръщат в съществен фактор на растежа.

Подобрената инфраструктура намалява търговските разходи, генерирайки по-високи търговски потоци чрез промяна в относителните предимства. Интензифицирането на търговията улеснява регионалната интеграция в дългосрочен план. И накрая, за да се поддържа интеграцията, е необходимо по-силно регионално сътрудничество.

2. Глобалните логистични оператори – оптимизиране на логистичните услуги на глобално равнище

Чрез намаляване на търговските разходи и бариерите пред глобалните логистични услуги страните могат да реализират потенциала на споразуменията за съвместно производство. Стимулите за ръста в международната търговия излизат отвъд относителните предимства, като например допълнителното използване на информация, комуникационни технологии и природните географски особености (групиране, агломерация и ефекти от мащаба на производството). Ключът към привличането на фрагментирани производствени блокове (фигура 4) е:

- подобряване на предимствата от местоположението, например чрез разработване на специални икономически зони с подобрен инвестиционен климат и;
- намаляване на разходите за обслужващи връзки, които свързват отдалечени производствени блокове чрез подобряване на търговските и транспортните съоръжения.



Фиг. 4. Производствени блокове и логистични услуги

Предвид бързия растеж на регионалните икономически дейности икономическите коридори се превръщат в катализатор на регионална икономическа интеграция. Развитието на инфраструктурата в региона, особено транспортните връзки и енергийните трасета, може да допринесе за интеграцията чрез намаляване на транспортните разходи и улесняване на вътрешнорегионалната търговия и услуги. (De, 2014)

Логистичните и дистрибуторски услуги обхващат изключително разнообразни дейности и се състоят от сложна комбинация от традиционни транспортни услуги и разпределение на стоки. Въпреки че в сектора съществуват много ниши, съществува основна тенденция към фрагментиране на веригата за доставки, съчетано с повишена степен на концентрация в по-малък брой големи логистични фирми. Растежът е чрез сливане и придобиване, както и чрез мрежови съюзи, което е особено важно в този сектор, тъй като фирмите се стремят да предоставят глобални услуги. Така по същество се извършва трансформация от транспортни компании в доставчици на глобални логистични услуги.

Глобалният логистичен оператор предоставя услуги в шест ключови области:

- **стратегически решения** на проблемите, свързани със снабдяването и движението на материалните потоци на дълги разстояния;
- предоставяне на **мултимодални транспортни услуги** с използване на възможностите и предимствата на различните видове транспорт, с цел избягване на вътрешно системната конкуренция в транспортната система и оптимизиране на транспортните операции;
- **подобряване на качеството** на услугата за крайни клиенти като се гарантира, че стоките пристигат в качествено състояние до предварителен график с нулев процент на неуспех;
- **повишаване на печалбите**, резултат от пазарни и финансови ползи, присъщи за глобалната логистична система;
- **управление на „компромисите“**, които са неизбежни в рамките на веригата за доставки;
- напълно **аутсорсвана услуга за управление** на веригата за доставки.



Източник: (Dicken, 2011).

Фиг. 5. Глобален логистичен оператор

Клиентите на глобалния логистичен оператор включват практически всички сектори на икономиката – автомобилостроене, търговия на дребно, производство на вино и спиртни напитки, обувки,

модни облекла, спортни стоки и електроника. (Branch, 2009) Глобалните логистични оператори насочват вниманието към:

- управление на веригите за доставки;
- доставка и митнически услуги;
- управление на дистрибуцията;
- вносна логистика и изходяща дистрибуция. (Branch, 2009)

По този начин глобалният логистичен оператор се превръща по същество в мултимодален оператор, като предоставя комплексна услуга на своите клиенти, а отношенията с транспортните оператори са негов обект и отговорност.

От друга страна развитието на глобалните логистични оператори е допълнителен фактор както за развитието и усъвършенстването на транспортните услуги, така и за развитието на икономическите коридори, защото действа като поддържаща основа за развитието на останалите икономически сектори.

Заклучение

Усъвършенстването на транспорта и логистиката са фактори, които позволяват динамично развитие на производствените сектори и повишаване на тяхната конкурентоспособност. Това обуславя необходимостта от оптимизирането на инфраструктурата като основа за изграждане на икономически коридори. (Roca, 2015)

Използвана литература

1. BANOMYONG, R., 2010. Benchmarking Economic Corridors logistics performance: a GMS border crossing observation. *World Customs Journal*, 4(1), pp. 29-38.
2. BOYAN MEDNIKAROV, SIYANA LUTZKANOVA, IVO YOTOSOV, 2017. *Overview on Some Political and Economic Aspects for Bulgaria in the Context of the New Eurasian Economic Corridors*. Varna, International Association of Maritime Universities.
3. BRANCH, A. E., 2009. *Global supply chain management and international logistics*. Abingdon(Oxon): Routledge.
4. DE, P., 2014. Economic Corridors and Regional Economic Integration. In: K. I. Prabir De, ed. *Developing economic corridors in South Asia*. Mandaluyong City: Asian Development Bank.
5. DICKEN, P., 2011. *Global shift: mapping the changing contours of the world economy*. 6 ed. New York: The Guilford Press.

6. HIROAKI AKIMOTO, RON KALAFSKY, DAVID PALMER, YOSHIHIKO SHIBATA, 2013. *Global economy*. [Online]
7. Available at: http://cgge.aag.org/GlobalEconomy1e/CaseStudy6_Japan_Feb13/CaseStudy6_Japan_Feb13.html [Accessed 12 August 2017].
8. JEAN-PAUL RODRIGUE, CLAUDE COMTOIS, BRIAN SLACK, WILLIAM ANDERSON, JOHN BOWEN, LAETITIA DABLANC, CESAR DUCRUET, MARKUS HESSE, Theo Notteboom, Shih-Lung Shaw, 2013. *Integrated Freight Transport Systems: Intermodal and Transmodal Connectivity*. [Online]
9. Available at: https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/intermodal_transmodal.html [Accessed 7 August 2017].
10. MOLINS, A., 2011. *Logística Internacional*. s.l.:Escuela de organización industrial.
11. RAM GANESHAN, TERRY P. HARRISON, 1995. *An Introduction to Supply Chain Management*. [[Online]
12. Available at: https://mason.wm.edu/faculty/ganeshan_r/documents/intro_supply_chain.pdf [Accessed 16 August 2017].
13. ROCA, J. A., 2015. *Guía logística internacional 2015*. s.l.: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones - PRO ECUADOR.
14. SUNIL CHOPRA, PETER MEIND, 2013. *Supply chain management : Strategy, Planning, and Operation*. 5th ed ред. Upper Saddle River(New Jersey): Pearson Education, Inc.

За контакти:

Иво Веселинов Йотцов
 i.yotsov@naval-acad.bg; ivo.yotsov@nvna.eu
 катедра „Мениджмънт и логистика“
 ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“, ул. „Васил Друмев“, №73,
 Варна 9026

Ivo Veselinov Yotsov
 i.yotsov@naval-acad.bg; ivo.yotsov@nvna.eu
 Department Management and Logistics
 Nikola Vaptsarov Naval Academy, Varna 9026,
 73 Vasil Drumev str.