

7.2. ИССЛЕДОВАНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В МЕЖДУНА- РОДНОЙ ЛОГИСТИКЕ

Парфенов А.В., д.э.н., профессор,
кафедра логистики и управления цепями поставок;
У Цзин, аспирант, кафедра логистики
и управления цепями поставок

*Санкт-Петербургский государственный
экономический университет,
г. Санкт-Петербург*

[Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ](#)
[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)

Одной из ключевых проблем в процессе международной интеграции выступает обоснование концепции логистической контракции, т.е. заключения интегрирующих договоров, регламентирующих совместную деятельность участников цепей поставок, которые являются юридически самостоятельными предприятиями. Авторами статьи обоснована инновационность развития современной логистики, определены инновации в рамках исследования теоретических и практических аспектов логистической интеграции и приведено описание логистических инноваций, имеющих место в современном международном товарообмене. Сделано предположение о перспективности логистической интеграции на основе инноваций в международной логистике.

Увеличение объемов и изменение структуры внешнеторговых потоков и транзитных перевозок грузов определяются темпами роста в мировой экономике, социально-экономическими преобразованиями в нашей стране, техническим состоянием транспортной инфраструктуры, качеством предоставляемых логистических услуг. В условиях глобализации мирового хозяйства, формирования единого экономического пространства и последовательной интеграции транспортно-логистической системы Российской Федерации с европейской и азиатской транспортными системами особую актуальность приобретает исследование инновационных процессов в международной логистике и проблематики логистической интеграции.

Следует отметить, что глобальные вызовы связаны прежде всего с новыми требованиями к национальным транспортно-логистическим системам, их переходом от экстенсивной к интенсивной, инновационной модели развития на основе современных информационных технологий, а также с усилением внутриотраслевой и международной конкуренции в транспортном секторе. Развитие потенциала национальной транспортно-логистической системы можно рассматривать в аспекте причинно-следственных связей между реализацией логистических инноваций и внедрением инновационных транспортных технологий (рис. 1).

Профессором В.В. Щербаковым показано, что логистический подход позволяет более точно учитывать влияние затрат на показатели прибыльности сделок, что повышает обоснованность решений компании по ценообразованию и оптимизации логистических процессов [2, с. 63]. Исходя из того, что интеграция представляет собой переход предприятия от собственной обособленности, независимости, автономности как

хозяйствующего субъекта, т.е. от рыночной организации к иерархической, интеграционные формы отличаются значительной подвижностью, так как, уступая часть своих прав, предприятие оказывается в ситуации более контролируемой, стабильной и предсказуемой [19, с. 105]. При этом инновации следует рассматривать с позиции целеполагания и развития с учетом причинно-следственной зависимости экономической динамики от проведения инноваций [8, с. 99-100]. Развивая высказанную мысль, можно подтвердить, что методы управления логистической системой должны быть нацелены на повышение эффективности организации в целом – а не отдельных ее подсистем [3, с. 52], и может возникнуть необходимость формирования координационного центра, связывающего всех участников процесса информационными потоками [17, с. 216]. Устойчивость возникающих крупных логистических структур обеспечивается применением стратегического менеджмента – обоснованием и реализацией организационно-экономических решений по созданию стратегических партнерств [20, с. 36].



Рис. 1. Причинно-следственные связи инновационного развития потенциала транспортно-логистической системы Российской Федерации

Учитывая все вышеизложенное, можно констатировать, что развитие потенциала транспортно-логистической системы Российской Федерации заключается в усилении количественных и качественных характеристик транспортной инфраструктуры, укреплении ее позиций в сети международных транспортных коридоров, повышении эффективности взаимодействия между различными видами транспорта, внедрении инновационных транспортных технологий и реализации инноваций в складской логистике. Результатом развития является формирование технологичной и безопасной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей высокое качество и конкурентоспособность транспортно-логистических услуг. Таким образом, инновации выступают необходимым и обязательным условием дальнейшего развития транспортно-логистической системы страны.

Логистическая интеграция на микро- и мезоуровне на основе инновационных технологий позволяет получить следующие преимущества:

- обеспечить существенную экономию материальных и финансовых ресурсов на основе их концентрации;
- обеспечить наибольший уровень координации и взаимодействия перевозчиков и отдельных видов транспорта;
- обеспечить высокое качество логистического сервиса и наиболее полное удовлетворение потребительских предпочтений, в том числе по срокам и стоимости транспортно-логистических услуг;
- обеспечить создание эффективной транспортно-логистической сети, охватывающей всю территорию нашей страны.

Рассмотрим практическую значимость исследования проблематики логистической интеграции в международном товарообмене на основе инновационных технологий. Инновация представляет собой результат внедрения в практику каких-либо научных достижений, исследований и разработок, несущих положительные, принципиально новые изменения в бизнес-процессы и жизнедеятельность человека. Специфика логистики, как науки и вида практической деятельности, отразилась и на определении логистических инноваций. На наш взгляд, под логистическими инновациями в международной торговле следует рассматривать любые новшества и нововведения, направленные на снижение временных и финансовых затрат в процессах международного товарообмена и / или позволяющие повысить эффективность транспортно-логистической деятельности.

Специфика транспортно-логистических услуг обуславливает еще одну специфическую особенность инноваций в логистике, а именно то, что логистическая инновация включает в себя не только какое-то материальное новшество в технике или технологиях оказания логистических услуг, но и новые методы организации, управления и анализа в транспортно-логистической деятельности [14, с. 39]. Так, например, по мнению авторов монографии [8], всю совокупность логистических инноваций, реализуемых в сетевых торговых системах, можно условно дифференцировать на четыре группы:

- товарные инновации;
- организационно-экономические инновации;
- финансовые инновации;
- информационно-технологические инновации.

При этом к числу организационно-экономических инноваций в монографии отнесены новшества и нововведения, связанные с участием отечественных торговых сетей в стратегических альянсах, их региональной и международной экспансией, переходом к мультиформатности, совершенствованием логистической инфраструктуры, ребрендингом розничных торговцев [8, с. 111, 116].

Таким образом, с одной стороны, логистические инновации в международной торговле необходимы для осуществления эффективной транспортно-логистической деятельности, и обусловлены внутренними запросами и целями функционирования логистических провайдеров [7, с. 151]. С другой стороны, внедрение инноваций в международной логистике обусловлено объективными внешними причинами, которые принуждают субъектов рынка транспортно-логистических услуг к реализации в своей деятельности инновационных технологий с целью снижения временных и финансовых затрат в процессах международного товарообмена. При этом зачастую используется передовой опыт зарубежных стран.

Так, например, совершенствование системы пропуска транспортных средств через государственную границу РФ ориентировано на формирование высокого логистического сервиса с учетом передового европейского опыта. Пункт пропуска представляет собой сложную систему, которая состоит из отдельных элементов (подсистем), каждая из которых выполняет определенные функции в технологическом процессе пропуска через государственную границу. Схема пропуска определяет виды, последовательность, содержание контрольных операций и порядок пропуска через государственную границу лиц, транспортных средств, грузов и другого имущества.

На рис. 2 представлена структурно-логическая схема технологических линий пунктов пропуска через государственную границу РФ в приграничных районах с Китаем.



Рис. 2. Технологические линии пунктов пропуска через государственную границу РФ в приграничных районах с Китаем (построена авторами на основе [17])

Пропуск лиц, транспортных средств, грузов и другого имущества через государственную границу РФ осуществляется после прохождения ими пограничного, таможенного и автомобильного контроля, а в соответствующих случаях также санитарного, экологического, ветеринарного, фитосанитарного контроля, контроля за вывозом с территории РФ культурных ценностей, других государственных видов контроля.

Для такой довольно неуравновешенной стохастической системы, как пункт пропуска через государственную границу, в качестве инновационного метода совершенствования организационных процессов целесообразно применять методический аппарат теории массового обслуживания [13, с. 16]. Методология массового обслуживания позволяет оценить качество функционирования обслуживающей системы в условиях наличия очередей на обслуживание и неравномерности самого обслуживания, что предоставляет возможность определить оптимальные значения характеристик эффективности обслуживающей системы. Использование данной методики для управления транспортно-логистическими процессами в пункте пропуска относительно ново и может рассматриваться как логистическая инновация. При этом система массового обслуживания (СМО) включает следующие основные элементы:

- структурный показатель, который характеризует класс и вид СМО;
- входящий поток автомобилей на пропускной пункт;
- поток обслуживания на пункте пропуска [13, с. 17].

Функционирование любой системы массового обслуживания можно представить через все возможные ее состояния и интенсивности перехода из одного состояния в другие. Основными параметрами функционирования СМО являются вероятности ее состояния, то есть возможности наличия требова-

ний в системе. Важными параметрами функционирования СМО также являются интенсивность поступления одного требования, число поступлений за единицу времени, интенсивность обслуживания. Все эти параметры имеют место в системе пропуска через государственную границу. Несмотря на то, что методика использования СМО для таможенных органов относительно новая, ее применение уже позволило оптимизировать работу ряда пропускных пунктов [14, с. 40].

Многие инновации в международной логистике связаны с использованием компьютерных технологий, автоматизацией и информатизацией процессов управления логистическими процессами. Помимо значительного снижения трудоемкости контрольных, аналитических и других действий, высокий уровень информатизации оказывает прямое влияние на конкурентоспособность транспортных предприятий – в том числе, на международном рынке, – а также на конкурентоспособность российских участков международных транспортных коридоров в целом. Логистические инновации в данном направлении, заключающиеся в формировании и внедрении информационных стандартов на транспорте и в товародвижении, заметно сказались на составе и объемах спроса на транспортно-логистические услуги, позволили повысить уровень качества транспортного сервиса, а также качества управления логистическими операциями, обеспечения безопасности перевозки пассажиров и грузов и т.д. Потенциал в логистических инновациях, связанных с информационными технологиями, не только не исчерпал себя, но и продолжает стремительно расти, что связано с общим активным ростом информационных технологий [5, с. 91].

Необходимость дальнейшей разработки и внедрения информационных и компьютерных инноваций в транспортно-логистическую деятельность обусловлена быстрым развитием электронной торговли, по-

требностью к сокращению сроков доставки товаров, а также использованием новых транспортных, складских и таможенных технологий, тесно увязанных с современными информационными технологиями. Так, например, для обеспечения контроля и управления движением транспортных средств, сопровождения процессов внедрения систем электронного документооборота, развиваются системы навигации и телематики.

Примером такой инновации, быстро вошедшей в практику международной логистической деятельности, стала технология электронного (безбумажного) удаленного таможенного декларирования товаров.

Рассмотрим данную инновацию на примере пунктов пропуска Дальневосточной таможни на границе с Китайской Народной Республикой (КНР) (табл. 1).

Таблица 1

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ТАМОЖНИ ЗА 2010-2016 гг. [6]

Наименование показателя	Ед. изм.	2012 г.	2014 г.	2016 г.	Отклонения 2012 / 2016 гг.	
					+/-	%
Количество выпущенных таможенных деклараций	Ед.	801 342	907 051	1 110 788	309 446	38,62
Количество таможенных деклараций, оформленных электронным способом	Ед.	2 404	662 147	1 103 012	1 100 608	В 458 раз
Удельный вес таможенных деклараций, оформленных электронным способом	%	0,30	73,00	99,30	99,0	–
Количество выпущенных таможенных деклараций с использованием технологии удаленного выпуска товаров	Ед.	0	8 513	86 555	86 555	100,00
Удельный вес выпущенных таможенных деклараций с использованием технологии удаленного выпуска товаров	%	0	0,94	7,79	7,79	–

В табл. 1 статистические данные обобщены и дифференцированы с учетом следующих особенностей.

1. 2012 г. – технология электронного декларирования только начинала внедряться.
2. 2014 г. – принято решение о полном переходе на электронное декларирование.
3. 2016 г. – решение о полном переходе на электронное декларирование в целом реализовано.

Так, по итогам 2016 г. было выпущено 1 110 788 деклараций на товары, из них 1 103 012 электронных, что составляет 99,3% от общего количества выпущенных деклараций на товары. При этом 99,9% электронных деклараций поданы с применением международной ассоциации сетей «Интернет». Кроме того, в 2016 г. таможенными постами Дальневосточной таможни обработано 86 555 деклараций на товары с применением технологии удаленного выпуска товаров. В целом же наблюдается весьма динамичное использование информационных технологий в таможенно-логистической деятельности.

Многие логистические инновации касаются сферы управления грузовыми потоками. Так, например, на автомобильном и железнодорожном транспорте технологии логистического управления грузопотоками основывается на принципах диспетчеризации с использованием комплекса взаимосвязанных информационно-управленческих систем и технологий [9, с. 43]. Такими инновационными технологиями на железнодорожном транспорте являются:

- сетевая интегрированная информационно-управляющая система «Сириус»;

- автоматизированная система централизованной подготовки и оформления перевозочных документов – электронная транспортная накладная [4, с. 36];
- автоматизированная система обеспечения своевременной и адресной доставки грузов «Грузовой экспресс»;
- автоматизированная система управления местной работой «АСУ ЦУМР» [12, с. 91].

Все вышеперечисленные технологии и системы позволяют значительно упростить процесс организации, управления и контроля за логистической деятельностью железнодорожного транспорта.

Инновации в логистике реализуются и на глобальном уровне. Так, в настоящее время все более реальным становится решение задачи о построении модели международных транспортных коридоров, основой которых считается модель глобальной транспортной инфраструктуры. Международный транспортный коридор представляет собой часть государственной либо международной транспортной системы, которая обслуживает существенные объемы международных грузовых и пассажирских перевозок между отдельными географическими районами, имеет в своем составе подвижной состав и стационарные приспособления для всех способов и форм передвижения, работающих на этом направлении, а также технические, организационные и правовые условия осуществления международных перевозок [9, с. 44]. На рис. 3 представлена схема международных транспортных коридоров на территории РФ [10].



Рис. 3. Международные транспортные коридоры в аспекте логистической интеграции на территории РФ [10]

Из рис. 3 видно, что сеть международных транспортных коридоров, охватывающая территорию нашей страны, достаточно велика, при этом некоторые ее направления еще только проектируются.

Интеграция национальной транспортно-логистической системы с сетью международных транспортных коридоров позволит значительно ускорить развитие экономического и инфраструктурного потенциала отдельных российских регионов, а также реализовать инновационные технологии в области управления внешнеторговыми и транзитными грузовыми потоками.

В целом же развитие инновационной для логистической системы РФ концепции международных транспортных коридоров в значительной степени облегчает ее интеграцию в систему международных грузовых перевозок, а также создает условия для повышения эффективности ее производственного, информационного и научно-технического потенциала [11, с. 245].

Российская транспортная система имеет на данный момент высокий инновационный потенциал, обусловленный запасами транспортных мощностей и развитием транспортной инфраструктуры.

Однако ее потенциал не гарантирует стопроцентной готовности к резкому увеличению объемов перевозок грузов и пассажиров, в том числе следующих через территорию РФ транзитом, в рамках международных транспортных коридоров.

Для обеспечения и качественного обслуживания дополнительных объемов международных перевозок грузов и пассажиров необходимо преодоление сложившихся диспропорций в развитии транспортной системы нашей страны, совершенствование со-

стояния ее материально-технической базы путем внедрения логистических инноваций, использование передовых технологий управления логистическими процессами [5, с. 92].

В этой связи необходимы следующие инновационные изменения по видам транспорта и транспортной инфраструктуре (табл. 2).

На наш взгляд, инновационные преобразования будут особенно актуальны для следующих международных транспортных направлений и коридоров:

- в коридоре Европа – Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) – за счет формирования железнодорожных сетей в Европейской части РФ и Транссибирской магистрали, обеспечивающих выход к портам Дальнего Востока и к пунктам пропуска через границу с Китаем;
- в коридоре Северная Европа – Южная Азия и Китай – за счет интеграции железнодорожного и внутреннего водного транспорта для связи Балтийского побережья с Каспийским морем и создания возможностей для использования транспортных системы Ирана и Индии;
- в коридоре Северная Европа – АТР – за счет использования потенциала Северного морского пути;
- в коридоре Европа – Азия – Северная Америка – за счет формирования логистической инфраструктуры для обслуживания трансполярных авиаперевозок.

Вышеуказанные международные транспортные направления предложены для внедрения логистических инноваций и совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в связи с весьма высокими темпами роста внешнеторговых и транзитных грузовых перевозок и ожидаемым их увеличением в среднесрочной перспективе.

Подтверждением данному выводу может служить сравнительный анализ динамики грузооборота в 2014-2016 гг. между РФ и некоторыми странами

Азии – Китаем, Японией, Казахстаном и Кореей (табл. 3 и рис. 4).

Таблица 2

НЕОБХОДИМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В РАМКАХ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Отрасль транспорта, транспортной инфраструктуры	Необходимые изменения
Железнодорожный транспорт	Модернизация инфраструктуры в целях увеличения скорости перемещения поездов, переустройство имеющихся и возведение новых пограничных и припортовых станций, создание подъездных путей строящимся портам, улучшение информационных и логистических сервисов
Дорожно-транспортное хозяйство	Строительство и капитальный ремонт главных магистральных автомобильных дорог
Автомобильный транспорт	Совершенствование структуры парка автотранспортных средств, увеличение защищенности дорожного пространства, обеспечение природоохранных мероприятий
Морской транспорт	Увеличение мощностей морских портов по направлениям международных транспортных коридоров для обслуживания дополнительных объемов перевозок внешнеторговых грузов, переход российских грузовладельцев с иностранных портов на российские порты
Внутренний водный транспорт	Переустройства объектов на магистральных участках воднотранспортной сети, обновление парка технических средств водного хозяйства, создание терминалов круглогодичного действия в речных портах для переработки грузов в крупнотоннажных контейнерах, организация мультимодальных логистических комплексов

Из табл. 3 и рис. 4 видно, что наблюдается рост внешнеторгового грузооборота в абсолютном и в относительном выражении практически со всеми вышеуказанными странами Азии. Незначительный спад в 2015 г. был отмечен лишь в динамике грузооборота с Китаем и Японией, а в 2016 г. – с Казахстаном и Японией.

Таблица 3

ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА С НЕКОТОРЫМИ СТРАНАМИ АЗИИ В 2014-2016 гг. [10, 16]

Страна	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Тыс. т			
Китай	50 149,08	46 683,2	55 615,49
Япония	40 240,87	40 175,99	40 027,31
Казахстан	10 073,96	11 167,78	10 588,77
Корея	8 276,04	11 379,6	11 724,63
Удельный вес в общем грузообороте РФ, %			
Китай	14,6	13,6	15,9
Япония	11,7	11,7	11,5
Казахстан	2,9	3,3	3
Корея	2,4	3,3	3,4

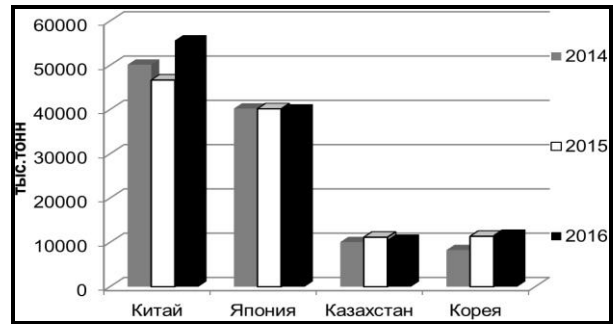


Рис. 4. Динамика грузооборота с некоторыми странами Азии в 2014-2016 гг. [10, 16]

Предполагается, что внедрение логистических инноваций и интеграция российской транспортной системы в международные транспортные сети принесут следующие глобальные преимущества для нашей страны:

- увеличение роли РФ в формировании и обслуживании транзитных грузовых и пассажирских потоков, связывающих Европу с государствами АТР, Ближнего и Среднего Востока, а также страны Азии – с Северной Америкой [1, с. 17];
- использование потенциала международных транспортных сетей для выравнивания экономического положения российских регионов, их финансовой обеспеченности и диверсификации производства [12, с. 92];
- реализацию геоэкономических преимуществ РФ и усиление на данной основе ее конкурентных позиций в международном товарообмене;
- формирование межрегиональных рынков, привлечение инвестиций и устранение структурных диспропорций в промышленном развитии Северных и Восточных регионов РФ.

В целом же последовательная реализация инноваций в международной логистике не только направлена на повышение эффективности транспортно-логистической деятельности, но и способствует интеграции российской экономики в систему мировых хозяйственных связей и увеличению ее доли в международном товарообмене.

Литература

1. Алиева К.У. Статистика инноваций в логистике и конкурентоспособность России [Текст] / К.У. Алиева, О.Ю. Хекало // I Открытый росс. стат. Конгресс / Росс. ассоциация стат., Федер. служба гос. стат., Новосиб. гос. ун-т экономики и управления «НИНХ». – 2016. – С. 13-18.
2. Большаков М.А. Применение сетевой модели логистических заказов для расчета себестоимости продуктов многопрофильной компании [Текст] / М.А. Большаков, В.В. Щербаков // Вестн. Новосиб. гос. ун-та ; Сер. : Соц.-экон. науки. – 2010. – Т. 10 ; №2. – С. 61-65.
3. Большаков М.А. Сетевая модель заказов в интегрированной логистике многопрофильной компании [Текст] / М.А. Большаков, В.В. Щербаков // Вопр. совр. науки и практики / Ун-т им. В.И. Вернадского. – 2010. – №1-3. – С. 52-59.
4. Гедимин В.В. Инновации в логистике на конец 2015 – начало 2016 года [Текст] / В.В. Гедимин // Актуальные вопросы внедрения молодежных инициатив и их реализация в инновационной сфере: сб. науч. тр. II Междунар. науч.-практ. студ. конф. в СПб. академ. ун-те. – 2016. – С. 35-36.
5. Гладкова М.А. и др. Перспективы применения технологических и информационных инноваций в логистике [Текст] /

М.А. Гладкова, Ю.О. Ключникова, А.В. Логачева // Логистический потенциал Санкт-Петербурга в формировании инновационной экономики: сб. тезисов докл. междунар. науч.-практ. конф. – 2016. – С. 89-94.

6. Дальневосточное таможенное управление [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: <http://dvtu-customs.ru/>.
7. Константинова Е.О. Технологические инновации в логистике [Текст] / Е.О. Константинова, А.Н. Сивакс // Актуальные аспекты развития инновационной мезоэкономики: сб. ст. по мат-лам междунар. науч.-практ. заочн. конф. – 2016. – С. 150-155.
8. Кролли О.А. и др. Логистика в сетевой розничной торговле. Управление цепями поставок и инновации [Текст] / О.А. Кролли, С.С. Мальков, А.В. Парфенов. – СПб. : Новейший век, 2008. – 197 с.
9. Кузьмина Е.Г. Зарубежные инновации в логистике [Текст] / Е.Г. Кузьмина // Транспорт: наука, техника, управление. – 2016. – №10. – С. 42-46.
10. Статистика международных грузовых перевозок [Электронный ресурс]. URL: <https://cargo-report.info/stat>.
11. Степанова Ю.С. Проблемы логистики в России и необходимость инноваций в этой сфере [Текст] / Ю.С. Степанова, Л.В. Габдуллин // Взаимодействие науки и общества: проблемы и перспективы: сб. ст. междунар. науч.-практ. конф. : в 4 ч. – 2017. – С. 244-246.
12. Стоякова К.Л. Современные тенденции развития инноваций в логистике [Текст] / К.Л. Стоякова, Д.А. Волкова // Молодой ученый. – 2016. – №25. – С. 89-92.
13. Тиверовский В.И. Инновации и научные исследования на внутреннем транспорте и в логистике за рубежом [Текст] / В.И. Тиверовский // Бюлл. транспортной информации. – 2016. – №10. – С. 15-18.
14. Тиверовский В.И. Инновации, логистика, менеджмент в современной бизнес-среде [Текст] / В.И. Тиверовский // Транспорт: наука, техника, управление. – 2017. – №4. – С. 38-42.
15. Тимофеева М.О. Роль технологических инноваций на современном этапе развития логистики и управления цепями поставок [Электронный ресурс] / М.О. Тимофеева // Науч. сообщество студ. XXI столетия. Экон. науки : электронный сб. ст. по мат-лам II студ. междунар. науч.-практ. конф. – 2017. – С. 39-46.
16. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : официальный сайт. URL: http://www.gks.ru/rosstat_main/rosstat/statistics/transport/.
17. Щербаков В.В. Идеи адаптации теории и методов принятия решений к задачам управления цепями поставок [Текст] / В.В. Щербаков, И.Г. Сапрыкин // Проблемы современной экономики. – 2010. – №4. – С. 215-216.
18. Щербаков В.В. О позиционировании логистических инноваций [Текст] / В.В. Щербакова, Д.П. Иванова // Инновационная деятельность. – 2013. – №3. – С. 98-102.
19. Щербаков В.В. Перспективы развития стратегических торговых партнерств в условиях глобализации [Текст] / В.В. Щербаков, В.А. Нос // Пробл. совр. экономики. – 2012. – №1. – С. 105-108.
20. Щербаков В.В. Принципы рыночной экспансии инновационных торгово-посреднических структур [Текст] / В.В. Щербаков, В.А. Нос // Инновационная деятельность. – 2012. – №19. – С. 34-42.
21. Яндекс. Карты [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://yandex.ru/maps/?clid=2236983>.

Парфенов Александр Викторович

У Цзин

РЕЦЕНЗИЯ

Научная статья Александра Викторовича Парфенова и У Цзин на тему «Исследование инновационных процессов в международной логистике» подготовлена на кафедре логистики и управления цепями поставок Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» как результат научного исследования инновационных технологий и современных тенденций развития международной логистики. Статья оригинально изложена, имеет целостную структуру и, без сомнения, посвящена актуальной теме.

Ключевые слова

Инновация; логистическая интеграция; международный товарообмен; внешнеторговые операции; инновационное развитие.

Авторы статьи в достаточно доказательной форме обосновывают необходимость внедрения логистических инноваций в международной торговле с целью снижения временных и финансовых затрат в процессах международного товарообмена и повышения эффективности транспортно-логистической деятельности.

Особенно актуальными являются предложения по реализации логистических инноваций на глобальном уровне в рамках международных транспортных коридоров. Справедливо считается, что интеграция национальной транспортно-логистической системы с сетью международных транспортных коридоров позволит ускорить развитие экономического и инфраструктурного потенциала российских регионов, а также использовать инновационные технологии в области управления внешнеторговыми и транзитными грузовыми потоками.

На основании вышеизложенного считаю, что рецензируемая научная статья А.В. Парфенова и У Цзин удовлетворяет требованиям, предъявляемым к научным публикациям, и может быть рекомендована для опубликования в журнале «Аудит и финансовый анализ».

Уваров С.А., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой торгового дела и товароведения Санкт-Петербургского государственного экономического университета, г. Санкт-Петербург.

[Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ](#)

[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)