

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**Харківський національний автомобільно-дорожній університет**



*у співпраці з*

**Житомирський державний технологічний університет (Україна)**

**Providence Group (Торонто, Канада)**

**Wyższa Szkoła Hotelarstwa i Gastronomii (Познань, Польща)**

**Adamas University (Кольката, Індія)**

**Škoda Auto University (Млада-Болеслав, Чехія)**

**Sri Sai Institute of Management, Manawala (Амрітсар, Індія)**

# **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

**Збірник матеріалів**

**X Міжнародної науково-практичної конференції,**

**Україна, м. Харків, 18 травня 2018 р.**

**XNA DU, 2018**

## АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД НАПРЯМКІВ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАНЬ У СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

*Н.В. Проскурніна, канд. екон. наук*

*В.В. Вовк, канд. екон. наук, доцент*

*Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця*

Після декількох років стагнації, в решті решт обсяги світової торгівлі у 2017 році почали зростати. Це обумовлене насамперед зростанням ВВП у країнах-експортерах. Навіть такі складнощі, як політичні зміни, численні розбіжності в умовах постачань, безліч постійно зростаючих регуляторних вимог не вплинули суттєво на позитивний тренд зростання експортно-імпортних операцій. Глобальна торгівля продовжує зростати як у обсягах, так і в структурній складності, що підтверджується даними останнього торговельного прогнозу Світової організації торгівлі. Кількість тон товарів, відвантажених океанськими контейнерами для експорту та імпорту у країни світу, неодноразово помножувалося. Так за останні десятиріччя обсяги відвантаження зросли майже в 17 разів – з 102 млн. тон у 1980 році до 1720 млн. тон в 2016 році [1].

Не зважаючи на розвиток технологій, логістичної складової та інфраструктур країн експортерів і імпортерів одним з недоліків існуючих ланцюгів постачань у глобальній економіці є недостатній рівень їхньої гнучкості. Аналіз досліджень показав, що роздрібна торгівля тримала на собі основну частину споживчих витрат протягом останніх кількох років [1]. Але зміни, які вплинули на галузь в 2017 році, проявилися під час світової хвилі закриття магазинів, спричиненої переорієнтацією на торгівлю в мережі Internet. Місце електронної торгівлі у формуванні товарообігу та заміщенні традиційних каналів збуту з кожним роком стає все більш значущим. За даними RetailNext Inc, кількість покупок в магазинах США та Європи у так звану «Чорну п'ятницю» знизилася на 4% порівняно з минулим роком, тоді як «Adobe Analytics» повідомляє про продажі в мережі Internet на 5,03 млрд доларів, що на 16,9% більше, ніж торік [2]. Це відображає принципову зміну споживчої покупки, що вимагає адаптації ланцюгів постачання шляхом більш точного управління потоком товарів як для онлайн покупок, так і для виробництва взагалі. Прогресивний канал збуту електронної комерції вже зарекомендував себе як напрямок, що мінімізує витрати часу на пошук необхідного продукту. Однак, незважаючи на те, що як правило на фабриці або під час відвантаження затримки не відбуваються, коректність оформлення документів при перетині кордону та спрощення процедури проходження кордону сприятиме інтенсифікації товарообігу в даному випадку. Якість управління та підтримка каналів онлайн-збуту в рамках глобального ланцюга поставок є критично важливим фактором успіху діяльності торговельних компаній. Для цього необхідне планування онлайн-продажів за допомогою впровадження високотехнологічних систем управління з метою мінімізації або уникнення ризиків, пов'язаних з засвоєнням нових ринків збуту.

Не зважаючи на зростання торговельних потоків в мережі Internet, у світовій торгівлі посилюються протекціоністські настрої насамперед між США та ЄС. Кількість нових угод про зони вільної торгівлі (ЗВТ), прийнятих ЄС, була суттєвою протягом останніх двох років. ЗВТ сприяють розвитку експорту продукції європейських підприємств та дозволяють їм більш успішно конкурувати з компаніями ЄС, також забезпечуючи при цьому кращий доступ до сировини та життєво важливих компонентів з усього світу. Це збільшення призводить до зростання ринку праці та масштабів економіки, а також надає споживачам широкий вибір продуктів за нижчими цінами. Так, угода про вільну торгівлю між ЄС та Південною Кореєю значною мірою підштовхнула двосторонню торгівлю. Підприємства ЄС також мають торговельні вигоди від ЗВТ з Японією, В'єтнамом, Сінгапуром, низкою держав, що не є членами ЄС, та з країнами Африки і Латинської Америки [3]. Нова запропонована Угода про вільну торгівлю між Індією і ЄС може створити робочі місця в Індії. В той час в США практично нічого не відбувається. 23 січня 2017 р. Президент США підписав розпорядження щодо проведення переговорів з НАФТА. П'ятий раунд переговорів завершився в листопаді, і, хоча прогрес був досягнутий у різних розділах, все ще треба багато зробити. Компанії, які використовують НАФТА для безмитної торгівлі, повинні спостерігати за розвитком подій з обережністю та створювати плани на випадок надзвичайних ситуацій у разі переговорів щодо зміни правил торгівлі [4].

Тим часом уряд Китаю нарощує свою присутність у Східній Європі. Наприкінці листопада китайські лідери провели зустрічі з 16 країнами Східної Європи, що сприяло залученню 3 мільярдів

доларів інвестицій в європейський регіон для підтримки виробничої інфраструктури. Програма Китаю «One Belt, One Road» націлена на фінансування торговельних та політичних зв'язків з більш ніж 64 країнами між Азією та Європою [5]. Для східних країн Європи ці інвестиційні програми сприятимуть покращенню застарілих залізничних шляхів та автострад. Китай також скорочує імпортні мита на 187 продуктів приблизно на 45-50 відсотків, що робить імпорту з Європи та інших країн доступним китайським покупцям. Однак у торгівлі із Китаєм існує певний ряд ускладнень. Хоча центральний уряд і створює загальні правила та рамки імпортерам та експортерам для ведення бізнесу, виклики і суперечності виникають тоді, коли регіональні та місцеві органи намагаються скорегувати ці рамки у власних інтересах. Тому все частіше торговельні компанії намагаються скористатися так званим веб-рішенням на вимогу, яке забезпечує своєчасне оновлення регуляторних актів для забезпечення безперервного імпорту та експорту для підтримки економічного зростання.

Отже, розширення ЗВТ у всьому світі має позитивні наслідки для експортерів та імпортерів, не зважаючи при цьому на посилення вимог щодо дотримання стандартів та загальних зобов'язань у правилах світової торгівлі.

Наступним стратегічним напрямком розвитку глобальних ланцюгів постачань є мінімізація ризиків вантажних перевезень пов'язаних із погодними умовами. Незалежно від режиму – океан, повітря, малі ділянки, земля або навіть залізниця, більшість логістів витрачають свій час на управління такого типу ризиками. І найголовніше, що є фактором успіху в даному випадку, – це спритність, щоб вміти реагувати на перешкоди на шляху. Щоб успішно подолати або мінімізувати потенційні невдачі з кризової спроможності доставки, компанія експортер або імпортер повинна більше усвідомлювати свої поточні та прогнозовані рушійні сили.

Для сприяння окупності ризиків щодо своєчасної доставки та відшкодування витрат, пов'язаних із погодними умовами, великі компанії такі як FedEx та UPS оголосили про підвищення тарифів на перевезення в середньому на 5 % з січня 2018 року [1]. З ростом ставок на перевезення вантажів зростає ступінь консолідації вантажовідправників та перевізників, оскільки вони намагаються мінімізувати свої витрати на паливо.

Із зростанням обсягів партій товарів та їхньої вартості очікування вантажовідправників також зростають, змушуючи перевізників та брокерів впроваджувати більш складні технологічні інструменти для відстеження та контролю за відвантаженням. Інструменти, які дозволяють отримувати найактуальнішу та детальну інформацію щодо маршруту відправлення, відіграють важливу роль при виборі товару та постачальника.

Таким чином, можна зробити висновок, що існує п'ять основних чинників, які впливають на ефективність глобального ланцюга постачання: вартість, ризик, швидкість, інновації та оперативність. При чому, зрозуміти, як інновації, витрати, ризики та швидкість впливають на результат досить просто, але знайти баланс та врахувати ступінь впливу кожного фактору в загальному процесі створення ланцюга постачань практично неможливо. Це робота вищого керівництва з метою збалансування конкретних функціональних областей кожного з них.

Оскільки в сучасних умовах глобалізація торговельних відносин відбувається передусім із використанням інформаційних технологій, інструменти управління ланцюгами поставок стають все більш визначальними факторами перемоги в конкурентній боротьбі.

Багато компаній вже усвідомили, що цифрові технології – це єдине рішення, що дозволяє розірвати традиційні ланцюги постачання та рухатись у майбутнє. Імплементация цифрових технологій сприятиме значному покращенню бізнес-результатів, поки підприємства оновлюють свої стратегії постачання, одночасно відтворюючи існуючі ланцюги постачання в цифровій сфері. Вплив інноваційної складової суттєво прискорює стратегічні зміни у розвитку світової торгівлі.

Перелік посилань:

1. *World Trade Organization* [Електронний ресурс]. Доступно: <https://www.wto.org>. Дата звернення: 26.02.2018.
2. *RetailNext Inc* [Електронний ресурс]. Доступно: <https://retailnext.net/en/home/> Дата звернення: 27.02.2018.
3. *European Union* [Електронний ресурс]. Доступно: <https://www.europa.eu>. Дата звернення: 26.02.2018.
4. *NAFTA* [Електронний ресурс]. Доступно: [www.naftanow.org](http://www.naftanow.org). Дата звернення: 27.02.2018.
5. *One Belt, One Road* [Електронний ресурс]. Доступно: <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf> Morgan Stanley [Електронний ресурс]. Доступно: <https://www.morganstanley.com>. Дата звернення: 27.02.2018.