



Международно Висше Бизнес Училище
International Business School

Дистанционно обучение

РЕФЕРАТ

ПО ЛОГИСТИКА

НА ТЕМА:

ЛОГИСТИКА И УСТОЙЧИВА ИКОНОМИКА

Изготвил:

Проверил:

2016

УВОД

Изчислено е, че около 90 на сто от мърчандайзинга и стоквата търговия в света се извършват с кораби. Този процент е сравнително постоянен през миналия век, въпреки че търговските обеми са се увеличили неимоверно през последните две десетилетия. Това увеличаване на глобалните търговски обеми е в резултат на това, което Feenstra (1998) описва като „разпадане на производството и интеграция на световната търговия”¹. Откакто международните бариери пред търговията са ефективно вдигнати от GATT / WTO от 1980 г. насам, световните производители вертикално са дезинтегрирали своите Фордови производствени системи, които сега са географски разпределени и гъвкаво организирани вериги от доставки. Международният режим на търговия позволява на производителите да преместват тяхното производство в по-рентабилно местоназначения в развиващите се икономики, което от своя страна генерира ново пространствено разделение на труда². Вертикалната дезинтеграция позволява на производителите да се специализират и да се оптимизират, като се възползват в пълна степен от ИКТ в координирането на дезинтегрираната производствена верига, създавайки по този начин икономии от обхвата чрез намаляване на разходите за материални запаси. Географското разширяване и дисперсия на производството са били концептуализирани от икономистите, като възход на глобални вериги на стойност³, от икономическите географисти като глобални производствени мрежи⁴ и в това е, което транспортните икономисти наричат глобална верига на доставки⁵. Независимо от концептуализацията, може да се каже, че този генеричен процес на икономическа глобализация е увеличил неимоверно търсенето на глобални транспортни услуги.

Докато някои твърдят, че ИКТ са основен технологичен инициатор на икономическата глобализацията, създавайки т.нар. "плосък свят"⁶, тази перспектива не успява да оцени напълно ролята на иновациите в областта на транспорта, най-вече

¹ FEENSTRA, R.C.(1998) 'Integration of trade and disintegration of production in the global economy', *Journal of Economic Perspectives*, 12(4), 31-50.

² MASSEY, D. (1984), *Spatial Division of Labour: Social Structures and the Geography of Production*. London: Methuen.

³ KAPLINSKY, R. (2004) 'Spreading the gains from globalization. What can be learned from valuechain analysis?', *Problems of Economic Transition*, 47(2), 74-115.

⁴ DICKEN, P., KELLY, P.F., OLDS, K. AND H. W-C. YEUNG (2001) 'Chains and networks, territories and scales: towards a relational framework for analysing the global economy', *Global Networks*, 1(2), 89-112.

⁵ ROBINSON, R. (2002), 'Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm', *Maritime Policy & Management* 29: 241-255.

⁶ FRIEDMAN, T.L (2005), *The World is Flat. The Globalized World in the Twenty-first Century*, London: Penguin Books.