

УПРАВЛЕНИЕ ЭКСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ МАССОВЫХ ГРУЗОВ

М. М. КОЛОС

Белорусский государственный университет транспорта

Сокращение расходов товародвижения является одним из основных векторов развития для любого предприятия. В настоящее время наблюдается новый виток в изучении и формализации процессов формирования систем доставки и взаимодействия различных видов транспорта с позиций логистики. Построение системы доставки продукции, базирующейся на принципах логистики, обозначает системность подхода к объединению отдельных элементов цепочки товародвижения, при этом осуществляется переход всей системы доставки на качественно новый уровень.

В первую очередь, вопросы формирования систем доставки должны быть решены для крупных системообразующих предприятий и мощных товаропотоков. Калийные удобрения наряду с нефтепродуктами, черными металлами и продукцией машиностроения составляют основу промышленного экспорта Республики Беларусь. Географическая отдаленность регионов потребления обуславливает необходимость использования иностранных портов для перевалки продукции и перевозки груза в порты по территории иностранных железных дорог. Эти обстоятельства ставят перед белорусскими предприятиями-экспортерами ряд практических задач по формированию системы доставки, которые в настоящее время являются неформализованными: выбор портов (терминалов) для перевалки продукции, определение размеров грузопотока в направлении каждого порта, оценка влияния технической оснащённости транспортного направления на его конкурентоспособность, совершенствование оперативного взаимодействия с участниками процесса доставки и др.

Государственная политика Республики Беларусь направлена на максимальное увеличение прибыльности внешней торговли, что достигается только при переходе на более объемные условия поставки, например с DAF на FOB или с FOB на CIF. Однако более объемные условия поставок влекут большие затраты и дополнительные риски продавца. Показательным является практический опыт организации поставок калийных удобрений РУП «ПО «Беларуськалий» на условиях FOB Николаев, FOB Вентспилс, FOB Клайпеда.

Формирование систем доставки продукции направлено на увеличение дополнительной прибыли, которая формируется за счет применения прогрессивных систем доставки и продаж. В этих условиях важно оценить влияние отдельных параметров системы, таких, как технико-эксплуатационные характеристики портов, судов или железнодорожных направлений на конечный результат – прирост дополнительной прибыли, получаемый предприятием-экспортером, который является критерием эффективности логистической системы.

Для предприятия-экспортера важнейшей задачей является выполнение условий внешнеторгового контракта. При поставках на условиях FOB во избежание штрафных санкций (демерреджа) необходимо обеспечить своевременную загрузку судна в рамках стальной нормы времени. Теоретически отправитель может избежать штрафных санкций при досрочном завозе грузов в порт в объеме судовой партии и размещением его на складах. В этом случае возможные задержки в обработке судна будут относиться только на стивидорную компанию. На практике необходимо учитывать следующие ограничения: в большинстве случаев размеры складов в портах меньше размеров судовых отправок; накопление грузов в портовых складах ведет к замедлению оборачиваемости средств. Указанные ограничения обуславливают технологию организации работ, когда за стальную норму времени организуется сгущенный подвод вагонов и перевалка по варианту «вагон – судно», а в перерывах между подачами вагонов или из-за их отсутствия – перевалка по варианту «склад – судно».

Основной задачей является определение оптимального соотношения между объемом груза, перегружаемого со склада, и объемом груза, перегружаемого в судно из вагонов. Исходя из условий соблюдения стальной нормы времени, можно определить максимально возможный объем перевалки по варианту «вагон – судно», необходимое количество вагонов для обеспечения такой работы, требуемую вместимость склада. Взаимная увязка таких важнейших технологических параметров, как грузоместимость судна, размеры складов в порту, количество вагонов на направлении, срок их оборота позволяет оптимизировать параметры грузопотока, направляемого в порт в оперативном режиме во избежание штрафных санкций. Наиболее важным управляющим параметром в системе доставки любых массовых грузов, в том числе и минеральных удобрений, является размер грузопотока, пропускаемый по каждому из каналов системы доставки и влияющий на ее самоорганизацию.

В условиях острой конкуренции между портами перевалки, отсутствие жесткой привязки к какому-либо из портов перевалки становится важным преимуществом. Это позволяет сформировать логистическую систему – систему доставки продукции в ряд портов перевалки, расположенных в разных морских бассейнах и разных государствах. Поддержание высокой конкуренции между портами (каналами логистической системы) позволяет играть на снижении затрат за счет благоприятной конъюнктурной ситуации. Выбор количества портов перевалки и методология формирования потоков в направлении этих портов непосредственным обра-

зом влияют на устойчивость логистической системы к воздействию негативных факторов техногенного, природного или социального характера.

Объемы грузов, направляемых по каналам логистической системы, представляют собой не только результат решения стандартной транспортной задачи, они являются мощнейшим фактором формирования каналов логистической системы. Посредством изменения размеров грузопотока предприятие-экспортер в состоянии воздействовать как на работу отдельных звеньев цепочки доставки, так и системы доставки в целом. Влияние объемов поставок сказывается в долгосрочной перспективе на развитии и степени технической оснащенности направлений, в краткосрочной перспективе – на размерах затрат, связанных с обеспечением функционирования логистической системы.

УДК 658 (075.3)

О НОРМАТИВНОМ МЕТОДЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

П. М. КУЗЬМИЧ

Брестский государственный технический университет

На территории Республики Беларусь финансирование затрат, связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог общего пользования, осуществляется за счет целевых средств, аккумулируемых в республиканском и местных дорожных фондах.

Средства республиканского дорожного фонда образуются за счет налогов: с продаж автомобильного топлива; на приобретение автомобильных средств, подлежащих государственной регистрации; с пользователей автомобильных дорог, зарегистрированных в г. Минске в полном объеме, а также 20 % с пользователей зарегистрированных на территории соответствующих областей; транзитного с пользователей автомобильных дорог, находящихся за пределами Республики Беларусь, а также платы за проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств и других сборов и платежей.

В местные дорожные фонды зачисляется 80 % налога с пользователей автомобильных дорог, зарегистрированных на территории соответствующих областей, а по Минской области – в полном объеме.

В Законе Республики Беларусь на 2008 г. предусмотрена следующая структура доходной части республиканского дорожного фонда: налоги на приобретение транспортных средств – 2,9, с пользователей автомобильных дорог – 29,5, с продажи автомобильного транспорта – 65,8, другие налоги и сборы – 1,8 %.

В расходной части бюджета средства распределяются следующим образом: текущие расходы – 48,5 %, в т. ч.: содержание аппарата управления – 0,13; текущий ремонт и содержание дорог – 47,0; прочие текущие расходы – 1,37; капитальные расходы – 51,5 %.

Таким образом, можно сделать вывод, что доходная и расходные части бюджетов дорожных фондов между собой не корреспондируют в силу ряда причин. Следствием этого является то, что установить целесообразность той или иной статьи расходной части бюджета в связи с полученными доходами не представляется возможным. Кроме этого, существующие методы распределения средств дорожных фондов не способствуют развитию рыночных отношений, конкуренции в дорожной отрасли. Поэтому предлагается распределение средств дорожных фондов в части идущих на текущий ремонт и содержание дорог осуществить по нормативу C , определенному следующим образом:

$$C = \frac{\sum_{i=1}^n K_1^i K_2^i C^i}{L},$$

где K_1^i – коэффициент, учитывающий категорию дороги, определяемый по соотношению затрат на текущий ремонт и содержание дороги,

$$K_1^i = \frac{\sum_{j=1}^n K_2^j C^j}{\sum_{i=1}^n K_2^i C^i};$$

K_2^i – коэффициент, учитывающий техническое состояние дороги, определяемый по графику; C^i – затраты на текущий ремонт и содержание дороги в базовом периоде; L – суммарная протяженность автомобильных дорог, обслуживаемых за счет средств соответствующего фонда.