

ОПТИМИЗАЦИЯ РАСЧЕТОВ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Во внешнеэкономической сфере транспортно-логистической деятельности особое место занимают вопросы экономических взаимоотношений между участниками процессов доставки грузов.

Желание грузовладельца, пользующегося услугами транспортного экспедитора для доставки товара, – получить как можно скорее доход от продажи своего товара. Задача транспортно-экспедиционного предприятия – предоставить грузовладельцу современные транспортно-логистические решения с целью повышения конкурентоспособности своих услуг, удержания грузовладельца в рамках постоянного сотрудничества и в конечном итоге – улучшения экономических показателей деятельности своего предприятия.

Значимость экспедитора возрастает в условиях организации смешанных перевозок. Беларусь не имеет прямого выхода к морю, однако значительная часть экспортных и импортных товаров перемещается с использованием морского транспорта. Важным в смешанных перевозках является оформление товаросопроводительных документов, особенности и сущность которых оказывают непосредственное влияние на систему взаиморасчетов.

Общая схема смешанной перевозки, к примеру, экспортного груза следующая: груз доставляется автомобильным или железнодорожным транспортом в порт (или иной транспортный терминал, если второй вид транспорта не морской), где осуществляется необходимый комплекс операций для передачи на морской транспорт (или соответственно иной вид транспорта). В настоящей схеме обычно оформляются транспортные накладные: CMR или СМГС, затем в порту – коносамент.

Экспортные поставки, как правило, предполагают аккредитивную форму платежа за товар, что означает необходимость предоставления в банк транспортной накладной (наряду с другими товаросопроводительными документами). Эта транспортная накладная должна быть последней в логистической цепи транспортировки разными видами транспорта и подтверждать отгрузку товара последнему перевозчику согласно контракту поставки. Фактически при транспортировке груза со склада грузовладельца до появления последней транспортной накладной (наиболее распространено при базисных условиях групп *F* и *C*) в зависимости от дальности доставки проходит несколько недель, когда грузовладелец сможет предъявить документы в банк.

Сегодня многие транспортно-экспедиционные предприятия используют сквозной коносамент, право на выдачу которого было получено Белорусской ассоциацией экспедиторов от FIATA еще в 90-х годах, однако использоваться он стал в Беларуси лишь в последнее десятилетие. Оформление такого сквозного транспортного документа можно считать оптимизационным решением в расчетах за товар в рамках контракта поставки.

Выдача единого сквозного документа предусмотрена Конвенцией ООН о международной смешанной перевозке грузов (далее – Конвенция) в 1980 году, которая на этапе подписания формулировалась как «UN Convention on International Multimodal Transport of Goods». Конвенция явилась родоначальницей понятия «мультимодальная перевозка». Перевод на русский язык названия документа привел к появлению термина «смешанная перевозка» [1]. Поэтому одним из признаков мультимодальной перевозки является наличие документа смешанной (мультимодальной) перевозки.

Коносамент мультимодальной перевозки разработки FIATA имеют право выдавать транспортно-экспедиционные предприятия, являющиеся членами FIATA. Преимущества использования сквозного коносамента в том, что после передачи товара экспедитору в его введении и получив коносамент от экспедитора (в данном случае экспедитор становится оператором мультимодальной перевозки), грузовладелец получает возможность передавать его вместе с другими документами в банк для раскрытия аккредитива и получения средств за отправку, независимо от местонахождения товара.

Анализ реальных случаев применения сквозного коносамента в мультимодальных перевозках показал сокращение срока получения оплаты за товар на 2–3 недели, а также сокращение непроизводительных расходов.

Таким образом, использование экспедиторами современных возможностей мультимодальных перевозок, грамотный подход к оформлению и подбору товаросопроводительных документов позволяет оптимизировать схемы доставки в части управления финансовыми потоками.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Конференция ООН по Конвенции о международных смешанных перевозках грузов [Электронный ресурс] // Конференция ООН по торговле и развитию. – Режим доступа : https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_ru.pdf. – Дата доступа : 16.03.2021.

T. PILGUN

Belarusian National Technical University, Minsk

SETTLEMENT OPTIMIZATION IN LOGISTICS SYSTEMS OF CARGO DELIVE