

*O. MOROZOVA, PhD, associate professor
Belarusian State University of Transport
A. TITKOVA
Gomel regional customs*

METHODICAL APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF INTERACTION BETWEEN THE CUSTOMS OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND THE WORLD CUSTOMS ORGANIZATION

The article analyzes the practice of cooperation between the Customs of the Republic of Belarus and the World Customs Organization. The article lays out the methodical approaches to the evaluation of its effectiveness.

Получено 17.10.2016

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 9 Гомель, 2016**

УДК 656.072

*Е. О. ФРОЛЕНКОВА
И. В. ЛУКЪЯНОВИЧ
М. В. ВЫГЛЯД*

Белорусский государственный университет транспорта

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОМЕЛЬСКОГО ФИЛИАЛА РТЭУП «БЕЛИНТЕРТРАНС – ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР» БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассмотрены мероприятия по совершенствованию транспортно-экспедиционной деятельности логистического предприятия, а также приведено обоснование их эффективности.

В настоящее время около 80 % отправок внешнеторговых грузов оформляются транспортно-экспедиторскими и агентскими фирмами. Реорганизуется снабженческо-сбытовая структура промышленных и торговых фирм в форме ликвидации их транспортных подразделений с передачей своих функций и персонала в экспедиторские компании (аутсорсинг).

Вследствие огромного роста международного товарообмена роль экспедиторских фирм значительно возросла, экспедитор является основным посредником

между продавцом и покупателем, определяющим наиболее подходящего перевозчика, кратчайший и наиболее выгодный путь перевозки [2].

Основными целями деятельности Гомельского филиала РТЭУП «БЕЛИНТЕРТРАНС-ТЛЦ» Белорусской железной дороги являются своевременное и качественное удовлетворение потребностей грузоотправителей и экспедиторов по организации и (или) обеспечению перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта; своевременное и качественное удовлетворение потребностей государства, организаций и населения республики в перевозках.

В структуре перевозок предприятия основную часть перевозок составляет экспорт. Большой объем экспортных отправок объясняется значительным увеличением качества услуг, их комплексности, а также увеличением доли транзитных перевозок.

География экспорта услуг предприятия складывается следующим образом: на Россию приходится 59 %, Великобританию – 27 %, Литву – 9 %, Украину – 1 %, Панаму – 1 %; прочие страны – 3 %. Предприятие расширяет направления экспорта.

Основные объемы экспорта грузов из Беларуси складываются за счет продуктов нефтепереработки, зерна, химических и минеральных удобрений, строительных и лесных грузов, черных металлов, продукции машиностроения. Несмотря на снижение экономической активности на рынке стран СНГ, филиалу удается реализовывать транспортно-экспедиционные услуги российским предприятиям на прежнем уровне. Импортные перевозки имеют относительно стабильную долю в размере 10–18%. Увеличение доли импорта связано с падением доли транзитных перевозок.

В Республику Беларусь Гомельский филиал «БТЛЦ» больше импортирует из России (45 %), далее – Литва (37 %), Молдова (13 %), Украина (1 %), Панама (1 %) и прочие страны (3 %).

В качестве направлений по совершенствованию транспортно-экспедиционной деятельности предприятия возможна разработка и экономическая оценка мультимодальной перевозки грузов, включающей два вида транспорта: железнодорожный и морской. Было проведено исследование по выбору вариантов перевозки для груза, в качестве которого выступает стекло техническое и строительное в количестве 3000 т. Пункт отправления – станция Костюковка (Республика Беларусь), пункт назначения – порт Измир (Турция).

Критериями оценки эффективности мультимодальной перевозки определены сроки доставки и размеры провозных платежей, так как остальные параметры оценить достаточно сложно.

В качестве вариантов перевозки рассматриваются два альтернативных маршрута:

- 1) с перевалкой в порту Херсон (Украина) – I;
- 2) с перевалкой в порту Ейск (Россия) – II.

Сравнение показателей по вариантам приведено в таблице 1.

Т а б л и ц а 1 – Сравнение вариантов перевозки

Критерий	Вариант перевозки	
	I	II
1 Фактический срок доставки по железной дороге, сут	8	10
2 Простой вагонов на подъездных путях в порту (первые 4 суток бесплатно), сут	3–4	
3 Норма погрузки 3 000 тонн стекла, сут	5	
4 Срок доставки морским транспортом, сут	Херсон-Порт (эксп.) – Порт Измир – 7 суток	Ейск-Порт (эксп.) – Порт Измир – 9 суток
5 Общий срок доставки, сут	24	28
6 Размер провозных платежей:		
6.1 Ставка за следование вагонов (в ставку включены дополнительные сборы: таможенный сбор, транзитное декларирование, слежение, возврат порожнего вагона. В ставку не включены: нахождение вагонов на путях станции Херсон-Порт (перевалка эксп.) в случае не приема портом по вине отправителя или получателя), USD/т	По УЗ по маршруту Бережесть (эксп.) – Херсон-Порт (перевалка эксп.) – 44,56	По РЖД по маршруту Злынка (эксп.) – Ейск-Порт (перевалка эксп.) – 26,66
6.2 Стоимость транспортно-экспедиционных услуг по перевалке груза, USD/т	В порту Херсон (Украина) и морской транспортировки до порта Измир (Турция) CIF – 64,9	В порту Ейск (Россия) и морской транспортировки до порта Измир (Турция) CIF – 65,43
6.3 Вознаграждение Гомельского филиала государственного предприятия «БТЛЦ»	1,44	
7 Комплексная ставка клиенту, USD/т	110,9	93,53
8 Стоимость перевозки 3000 т стекла, USD	332 670	280 590

Таким образом, на основании произведенных расчетов возможно сделать вывод о том, что по критерию «срок доставки» наиболее эффективным является первый вариант доставки стекла в порт Измир (Турция) с перевалкой в порту Херсон (Украина), так как срок доставки по этому варианту меньше срока доставки по второму варианту с перевалкой в порту Ейск (Россия) на 4 суток.

Это обусловлено в первую очередь расстоянием перевозки, то есть рас-

стояние перевозки по первому варианту составляет 2414 км, что меньше расстояния перевозки по второму варианту 3181 км на 767 км.

По критерию «размер провозных платежей» наиболее выгодным является второй вариант доставки с перевалкой в порту Ейск (Россия), так как стоимость перевозки 3000 т стекла составила 280590 USD, что на 52080 USD меньше стоимости доставки груза с перевалкой в порту Херсон (Украина), где стоимость перевозки составила 332670 USD.

По установленным критериям оценки эффективности мультимодальной перевозки (срок доставки и размер провозных платежей) сложно установить наиболее выгодный маршрут доставки груза для клиента, однако одним из решающих факторов может выступить нестабильная политическая ситуация в Украине, и клиент отдаст предпочтение перевозке стекла с перевалкой в порту Ейск (Россия).

Для Гомельского филиала государственного предприятия «БТЛЦ» сумма вознаграждения за экспедирование 3000 т стекла одинакова по двум вариантам с перевалкой в порту Херсон (Украина) и с перевалкой в порту Ейск (Россия) и составила 4320 USD.

Также данная перевозка позволит Гомельскому филиалу государственного предприятия «БТЛЦ» увеличить объем экспортных грузов в общей структуре проэкспедированных грузов в 2016 году и укрепить дальнейшее сотрудничество с крупнейшим предприятием области ОАО «Гомельстекло».

Для повышения качества обслуживания и максимального удовлетворения потребительского спроса возможно приобретение Гомельским филиалом государственного предприятия «БТЛЦ» седельного тягача с полуприцепом-контейнеровозом отечественной марки МАЗ. Перевозки будут осуществляться в пределах области. В таблице 2 приведены исходные данные по приобретению подвижного состава.

Т а б л и ц а 2 – Исходные данные

Показатель	Значение
1 Средняя протяженность маршрута, км:	250
- в черте города	90
- за пределами города	160
2 Количество рейсов за год	240
3 Характер перевозимого груза	20-,40-футовые контейнеры
4 Общая сумма капитальных вложений, млн бел. руб.	706,5
5 Полная себестоимость в первый год внедрения мероприятия, млн бел. руб.	922,2
6 Себестоимость одной поездки собственным транспортом, млн бел. руб.	3,8
7 Стоимость одного рейса у привлеченных перевозчиков, млн бел. руб.	4,4
8 Выгода от перевозок собственным транспортом за год, млн бел. руб.	133,8

На основании проведенных расчетов можно сделать вывод о том, что закупка собственного тягача с полуприцепом-контейнеровозом будет экономически эффективной.

Успешная реализация предложенных мероприятий проекта позволит Гомельскому филиалу государственного предприятия «БТЛЦ» за счет приобретения седельного тягача и полуприцепа-контейнеровоза:

- обеспечить рост выручки от реализации;
- создать дополнительное рабочее место;
- повысить рентабельность оказываемых услуг;
- улучшить финансовые показатели;
- упрочить социально-экономическое благополучие коллектива предприятия.

Схема движения материальных, информационных и финансовых потоков до закупки седельного тягача с полуприцепом-контейнеровозом приведена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Логистическая схема движения потоков до приобретения собственных транспортных средств

На схеме видно, что при организации перевозки предприятию необходимо обмениваться информацией не только с поставщиками и потребителями, но и со сторонними автотранспортными организациями для поиска оборудования для перевозки, так как филиал собственным подвижным составом не располагает. Продвижение финансового потока также усложнено привлечением других организаций, потому что с ними необходимо производить финансовые расчеты. Материальный поток перемещается не напрямую от поставщика к потребителю, а также через привлеченные сторонние организации, что усложняет его продвижение по логистической цепи.

То есть в данной схеме наблюдается большое движение информационных, финансовых и материальных потоков, которые вынуждают совершать дополнительные действия как специалистов организации, которых должно быть в достаточном количестве для выполнения целого ряда операций, так и бухгалтеров.

На рисунке 2 приведена схема движения материальных, информационных и финансовых потоков после приобретения Гомельским филиалом государственного предприятия «БТЛЦ» собственных транспортных средств.



Рисунок 2 – Логистическая схема движения потоков после приобретения собственных транспортных средств

Как видно из рисунка 2, после приобретения собственного тягача с полуприцепом-контейнеровозом логистическая схема движения потоков значительно упрощается. Пропадает необходимость поиска подвижного состава для доставки, что сокращает информационный поток специалистов организации до минимума (необходимость передачи информации только между поставщиками и филиалом, а также между филиалом и потребителями). Также у предприятия пропадает необходимость оплаты за пользование привлеченным оборудованием, и материальный поток движется только через одного посредника – филиал, который и организует перевозку.

Таким образом, при использовании собственного тягача с полуприцепом-контейнеровозом у предприятия исчезнет необходимость в привлечении стороннего автотранспорта для обеспечения услуги «от двери до двери», а также это позволит значительно сократить издержки и время на доставку контейнеров (так как зачастую поиск необходимого оборудования занимает время и увеличивает простои). Следовательно, это позволит повысить качество обслуживания, а также максимально удовлетворить потребительский спрос.

Следует также отметить, что при покупке данного автотранспорта, предприятие сможет предоставлять его в пользование сторонним организациям и получать от этого дополнительный доход.

Логистический эффект от использования собственного тягача с полуприцепом-контейнеровозом будет состоять в том, что при использовании решения задач управления материальными потоками удастся высвободить дополнительную «логистическую мощность», которую можно оценить следующими показателями: время прохождения товаров по логистической цепи, длительность цикла обслуживания заказа, транспортные расходы, а также затраты ручного труда и соответствующие расходы на операции с грузом. Наблюдается сокращение данных показателей, так как нет необходимости в поиске автотранспорта у других предприятий, возникает возможность доставки «точно в срок» и «от двери до двери», сокращаются простои контейнеров, соответственно, и плата за нахождение контейнеров на стадиях накопления и складирования, а также снижается вероятность возникновения штрафов и неустоек [4].

Большое значение имеет основной принцип логистики «точно в срок». При соблюдении данного принципа количество перебоев в поставках, а также время опоздания сводится к минимуму. Вследствие уменьшения времени пребывания материальных ресурсов в процессе транспортировки образуется экономия от сокращения запасов оборотных средств и потерь. После закупки собственного тягача с полуприцепом-контейнеровозом соблюдение данного принципа будет максимальным, так как данный автотранспорт будет находиться в собственности Гомельского филиала государственного предприятия БТЛЦ, что позволит свободно им оперировать и осуществлять перевозки «точно в срок» «от двери до двери».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Соглашение о международном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 г.: с изм. и доп. : текст по сост. на 1 июля 2015 г. – 121 с.
- 2 **Дзикович, Н. Г.** Международные транспортные операции и логистика: курс лекций / Н. Г. Дзикович. – Минск : Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2007. – 195 с.
- 3 **Сханова, С. Э.** Транспортно-экспедиционное обслуживание : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. – М. : Академия, 2008. – 432 с.
- 4 Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов : учеб.-метод. пособие. В 2 ч. Ч. 2 / И. А. Еловой [и др.] ; М-во образования Респ. Беларусь. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 68 с.

E. FROLENKOVA

I. LUK'YANOVICH

M. VYGLYAD

Belarussian State University Of Transport

FORWARDING SERVICE IMPROVEMENT FOR «BELINTERTRANS-TLC» GOMEL BRANCH OFFICE

The article consists of arrangements to improve the forwarding activities logistics companies, as well as the rationale for their effectiveness.

Получено 07.10.2016