

УДК 656.073.14

УПРАВЛЕНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ПРИ ЗАКУПКЕ ТОВАРОВ НА ВНЕШНЕМ РЫНКЕ

А. П. Розина

*Магистрантка финансово-экономического факультета
Полоцкого государственного университета, г. Новополоцк*

Научный руководитель: **М. Ж. Банзекуливахо**

*Кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры учёта, финансов, логистики
и менеджмента Полоцкого государственного университета, г. Новополоцк*

В статье дана характеристика мультимодальных перевозок, описана система управления ими при закупке конкретного товара на внешнем рынке для торговой организации, выявлены присущие проблемы и предложены экономически и научно обоснованные пути их решения для совершенствования процесса управления мультимодальными грузоперевозками, повышения эффективности управления данным важнейшим направлением логистической деятельности, обеспечения конкурентоспособности организации и получения дополнительной прибыли от внешнеторговой деятельности.

Ключевые слова: мультимодальная перевозка; внешний рынок; автомобильный транспорт; железнодорожный транспорт; морская перевозка грузов; контейнеровоз; маршрут доставки товаров.

THE MANAGEMENT OF MULTIMODAL TRANSPORTATION WHEN PURCHASING GOODS ON THE FOREIGN MARKET

A. P. Rozina

*Master's Student of the Faculty of Finance and Economics
of the Polotsk State University, Novopolotsk*

Supervisor: **M. J. Banzekulivaho**

*PhD in Technical Sciences, Associate Professor of Accounting, Finances, Logistics
and Management Department of the Polotsk State University, Novopolotsk*

The article describes the characteristics of multimodal transportation, describes the management system for purchasing a specific product in the external market for a trade organization, identifies inherent problems and proposes economically and scientifically substantiated ways to solve them for improving the management of multimodal cargo transportation, increasing the efficiency of managing this most important area of logistics activity, ensuring the competitiveness of the organization and obtaining additional profits from foreign trade.

Keywords: multimodal transportation; foreign market; automobile transport; railway transport; sea transportation of goods; container ship; goods delivery route.

Процесс планирования и организации мультимодальных грузоперевозок при закупке товаров на внешнем рынке включает в себя подготовку грузоперевозки, подбор, отбор и выбор перевозчика, выбор оптимальной комбинации видов транспорта, определение маршрутов движения транспорта, расчёт затрат на доставку груза разными видами транспорта и осуществление перевозки с оперативным контролем за транспортировкой. Кроме того, необходимо учитывать особую роль информационных систем и технологий, которые призваны обеспечивать непрерывный обмен информацией между

всеми участниками мультимодальной грузоперевозки, осуществляя при этом контроль за всеми бизнес-процессами по доставке груза.

В рамках изучения процесса управления мультимодальными перевозками, в качестве объекта исследования было принята транспортная система организации, которая занимается закупками продовольственных товаров на внешнем рынке, а предметом исследования выступило управление мультимодальными перевозками при данных закупках. Цель исследования – предложение научно и экономически обоснованных рекомендаций по повышению эффективности управления мультимодальными перевозками при приобретении товаров на внешнем рынке на основе современных методов и принципов логистики.

Исходной информацией для проведения исследования послужил анализ функциональных обязанностей сотрудников транспортного отдела организации, в частности при осуществлении мультимодальных перевозок [1].

При рассмотрении вопроса выбора видов и типов транспорта в организации, а также оптимальных маршрутов движения транспортных средств, было установлено, что главными задачами здесь являются достижение максимального экономического эффекта и сокращение времени доставки товара. Сегодня организация использует два способа осуществления перевозок – мультимодальные и автомобильные перевозки.

Анализ системы управления мультимодальными перевозками при закупке товаров на внешнем рынке исследованной организации позволил выявить некоторые проблемы, препятствующие эффективному функционированию данного важнейшего направления логистической деятельности, а именно:

- 1) экономически невыгодное для организации комбинирование транспорта при мультимодальной перевозке;
- 2) отсутствие в организации электронного документооборота;
- 3) отказ транспортно-экспедиторских организаций в перевозке некоторых видов товаров данной организации.

Для решения проблемы экономически невыгодного комбинирования транспорта при мультимодальных перевозках предлагается решить путём разработки новых экономически выгодных маршрутов доставки товаров.

В ходе анализа существующих способов доставки товаров на примере апельсинов сорта «Valencia» в объёме 24 т. по маршруту «г. Александрия (Египет) – г. Полоцк (Республика Беларусь)», было выявлено, что наиболее часто используемой схемой доставки данного товара является комбинирование морского транспорта и автомобильного транспорта, а именно контейнеровоза. Однако данная схема используется, благодаря более экономичному маршруту доставки через порт перегрузки в г. Клайпеде (Литва).

По результатам анализа ныне действующих способов перевозки товаров по маршруту «г. Александрия (Египет) – г. Полоцк (Республика Беларусь)» были выявлены две схемы осуществления доставки.

Первая схема – доставка апельсинов сорта «Valencia» в объёме 24 т. по маршруту «г. Александрия (Египет) – г. Полоцк (Республика Беларусь)» комбинированием морского и железнодорожного транспорта ускоренным контейнерным поездом «Зубр» через порт перевалки в г. Риге (Латвия). На сегодняшний день доставка товаров данной организации не осуществляется через Рижский свободный порт.

«Рижский Свободный порт» – это важное звено в глобальной и региональной транспортной цепи и сети пассажирских и грузовых перевозок в регионе Балтийского моря. Он оказывает безопасные и надёжные услуги своим клиентам [2].

Общие затраты на закупку и доставку апельсинов сорта «Valencia» в объёме 24 т. по данному маршруту составили 43 284,01 бел. руб., а ориентировочный срок доставки – 26–28 дней.

Вторая схема – доставки апельсинов сорта «Valencia» в объёме 24 т. по маршруту «г. Александрия (Египет) – г. Полоцк (Республика Беларусь)» комбинированием морского и автомобильного транспорта (контейнеровоза) через порт перевалки в г. Рига (Латвия).

Общие затраты на закупку и доставку апельсинов сорта «Valencia» составили 41 514,07 бел. руб., а ориентировочный срок доставки – 25 дней.

Из приведенных схем следует, что наиболее экономически эффективным способом доставки является комбинирование морского транспорта и автомобильного транспорта в виде контейнеровоза через порт перевалки в г. Риге (Латвия) «Рижский свободный порт». Экономический эффект от нового способа доставки по сравнению с уже используемой схемой транспортировки в данной организации составит 783,20 бел. руб. или 320,16 \$ за один контейнер. Также при данной схеме, ориентировочный срок доставки будет составлять 25 дней, что на 3–9 дней меньше, чем при других представленных схемах.

Проблему отсутствия электронного документооборота предлагается решить путём внедрения в деятельность организации системы электронного документооборота. Проанализировав деятельность транспортного отдела данной организации и его взаимодействие с другими структурными подразделениями, было принято решение внедрить систему электронного документооборота (СЭД) в несколько отделов логистической направленности данной организации.

Так, исходя из итоговой оценки функциональных возможностей анализируемых СЭД, следует, что наиболее предпочтительной СЭД является система «Е1 Евфрат». Стоимость одной лицензии системы «Е1 Евфрат» составляет 6 800 RUB [3].

При обучении более 5 сотрудников по выбранному курсу организации предоставляется скидка в размере 10 % от полной стоимости обучения. Обучение одного пользователя составляет 6 000 RUB. Затраты на внедрение СЭД «Е1 Евфрат» в деятельность организации составят 78 488,99 бел. руб. Проведенные расчёты показали, что после внедрения данной системы в деятельность нескольких отделов логистической направленности, годовой прирост чистой прибыли торговой организации составит 137 856,41 бел. руб., срок окупаемости проекта наступит через 7 месяцев, после чего система начнет приносить организации дополнительную прибыль.

Проблема отказа транспортно-экспедиторских организаций в перевозке некоторых видов товаров. Перевозка таких товаров является явлением сезонным, т.е. перевозиться каждый сезон в одно, и тоже время года, но должна осуществляться со строгим соблюдением множества правил, дополнительных условий и требований по организации данного процесса. Транспортно-экспедиторские организации при таком количестве требований, либо отказываются перевозить данные виды товаров (в частности бахчевые культуры), либо устанавливают высокую тарифную ставку на их перевозку. Для решения данной проблемы, предлагаются оптимизация критериев выбора транспортно-экспедиторских организаций при осуществлении доставки таких видов товаров и заключение с ними долгосрочного договора на их перевозку.

Предложенные в данном исследовании направления совершенствования системы управления мультимодальными перевозками при закупке товаров на внешнем рынке будут способствовать повышению эффективности управления структурными подразделениями путём тесной координации их деятельности что, безусловно, обеспечит рентабельность и конкурентоспособность организации и позволит ей получить дополнительную прибыль от внешнеторговой деятельности.

Библиографические ссылки

1. Положение о транспортном отделе : [сайт]. URL: <http://trudova-ohrana.ru/primery-dokumentov/primery-polozhenij-po-predpriyatiju-/1733-polozhenie-o-transportnom> (дата доступа: 12.02.2021).

2. Официальный сайт «Рижский свободный порт» : [сайт]. URL: <https://rop.lv/ru/port/nasha-missiya-i-videnie.html> (дата доступа: 12.02.2021).
3. Официальный сайт «Е1 Евфрат» : [сайт]. URL: <https://evfrat.ru/buy/> (дата доступа: 12.02.2021).

УДК 338.24

РАЗВИТИЕ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Т. В. Романькова

*Кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры логистики
и организации производства Белорусско-Российского университета, г. Могилев*

В статье дано определение понятия «механизм управления деятельностью логистической системы», определена его структура и основные элементы. Описаны функции, принципы механизма управления деятельностью логистической системы. Разработаны показатели оценки степени выполнения функций механизма управления, построена модель оценки эффективности его функционирования.

Ключевые слова: механизм; управление; эффективность; коэффициент; логистическая система.

DEVELOPMENT OF LOGISTICS CONTROL MECHANISM

T. V. Romankova

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Logistics and Organization
of Production Department of the Belarusian-Russian University, Mogilev*

The article gives a definition of the concept of «management mechanism of the logistics system», defines its structure and basic elements. The functions, principles of the management mechanism of the logistics system are described. Indicators for assessing the degree of performance of the functions of the control mechanism have been developed, a model for assessing the effectiveness of its functioning has been built.

Keywords: mechanism; management; efficiency; coefficient; logistic system.

В отечественной научной литературе широко применяется термин «механизм управления».

В философском словаре представлено следующее определение механизма управления – «система движений или событий, а также устройство или приспособление, в котором и посредством которого совершаются эти движения, определенные законами природы» [3].

В большом экономическом словаре механизм трактуется следующим образом: «это последовательность состояний, процессов, определяющих собой какое-нибудь действие, явление; система, устройство, определяющее порядок какого-нибудь вида деятельности; внутреннее устройство (система звеньев), машины, прибора, аппарата, приводящее их в действие» [1], а управление рассматривается «как процесс планирования, организации, мотивации и контроля, необходимый для того, чтобы сформулировать и достичь целей организации».

В толковом словаре по управлению дано следующее определение: «механизм управления – способ организации управления общественным производством, представ-