

*Н.А. Язубец, студент; рук. Т.Г. Нечаева, к.э.н., доц., Т.А. Бородич
(Белорусско-Российский университет, г. Могилёв)*

ВЫБОР СХЕМЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СО- ОБЩЕНИИ

В настоящее время в случае транспортировки грузов внутри одного континента в основном применяются автомобильный и железнодорожный виды транспорта, а также воздушный и речной. Когда речь идет о доставке груза на

другой континент перевозка представляется возможной при использовании морского или воздушного транспорта.

Для определения возможных транспортных схем перевозки груза необходимо учитывать его свойства, объем перевозки, срочность доставки и местоположение грузоотправителя и грузополучателя.

С целью расширения международных связей и привлечения иностранной валюты РУП «Завод газетной бумаги» (предприятие, расположенное в г. Шклове, Могилевской области, и, занимающееся безотходной переработкой древесины), в настоящем году ведет переговоры о заключении контракта на поставку высококачественной офсетной бумаги в некоторые города Бразилии. Федеративная Республика Бразилия является основным партнером Республики Беларусь во внешней торговле с государствами Латинской Америки и входит в число 20 стран, с которыми Беларусь имеет наиболее значимые объемы товарооборота. [1]. Однако опыта сотрудничества завода с компаниями Латинской Америки не было, поставки в Бразилию не осуществлялись, следовательно, предприятию необходимо разработать наиболее оптимальную схему доставки продукции с эффективностью по затратам и результатам.

В данной ситуации ставится задача перевести продукцию целлюлозно-бумажной промышленности из города Шклова в Бразилию. Предполагаемый объем перевозок будет составлять 1 000 тонн.

Офсетная бумага РУП «Завод газетной бумаги» транспортирует в основном автомобильным и железнодорожным (к предприятию проложены подъездные железнодорожные пути) видами транспорта с соблюдением правил перевозки грузов, действующих на данном виде транспорта. В случае транспортировки продукции на другой континент заводу выгоднее использовать схему интермодальной перевозки грузов с использованием одного из выше представленных видов транспорта в комбинации с морским или воздушным.

Для осуществления такой схемы доставки грузов следует выбрать как один из пунктов перевалки порт города Масейо. Выбор этого порта обусловлен тем, что расстояние от Европы до него одно из кратчайших, а также он имеет всё необходимое оборудование для разгрузки и хранения контейнеров.

Таким образом разрабатываются приблизительные схемы грузов (как минимум два варианта) и выбирается наиболее эффективная из них. В данном случае проектируются два варианта схемы доставки груза:

Первая схема: Беларусь, г. Шклов, РУП «Завод газетной бумаги» – Литва, Клайпеда Терминал– Бразилия, порт Масейо.

Вторая схема: Беларусь, г. Шклов, РУП «Завод газетной бумаги» – Украина, порт Николаев – Бразилия, порт Масейо.

В выбранный порт уже довольно часто осуществляется перевозка грузов с различных портов европейских государств. Поэтому в обобщенном виде задача будет заключаться в выборе схемы транспортировки с более «удачным» промежуточным пунктом (Литва, Клайпеда Терминал или Украина, порт Николаев). Преимуществом любого из двух представленных схем доставки будет являться

то, что РУП «Завод газетной бумаги» не придется нанимать морское судно целиком, а лишь оплатить пару грузовых мест на нем.

При расчете окончательной стоимости доставки груза до порта Масейо (Бразилия), откуда потребное количество офсетной бумаги будет распределено грузополучателем до потребителей, будут учитываться основные статьи расходов:

- расходы на подготовку товара к отправке;
- таможенная очистка на экспорт;
- доставка товара к месту отправления (до магистрального транспорта);
- расходы на услуги экспедитора по экспорту;
- комплекс расходов по погрузке;
- расходы на укладку, разравнивание, сепарацию и крепление груза;
- стоимость фрахта или платы за транспортировку по договору перевозки (по одной, двум и более перевалкам груза в пути);
- расходы на страхование;
- расходы прочие на перевозку;
- расходы на перевалку;
- расходы на услуги экспедитора по импорту;
- расходы по выгрузке;
- расходы на складирование;
- таможенная очистка на импорт;
- доставка к месту назначения.

Согласно схеме один, необходимое количество бумаги грузится в г. Шклове на РУП «Завод газетной бумаги» в контейнеры, которые движутся порожними от железнодорожной станции г. Могилёва до г. Шклова, где находится предприятие. Далее подвижной состав следует в порт Клайпеда, который размещен на севере Литвы. В литовском порту контейнеры с бумагой перегружаются на морское судно, которое следует в порт Масейо, размещенный в северо-восточном регионе Бразилии.

Перевозка в Клайпеду осуществляется ж/д транспортом со скоростью 200 км/сут. Расстояние составит 771 км. Время в пути 5 дней. Перевозка между портами осуществляется морским транспортом со скоростью в 20 узлов. Расстояние составит: 9 242 км, время в пути – почти 11 дней.

С учетом всех вышеизложенных пунктов расходов затраты реализации 1 000 т офсетной бумаги с учетом заданного базисного условия поставки СІР будут приблизительно равны 69 082 \$.

Схема доставки груза от РУП «Завод газетной бумаги» (г. Шклов, Беларусь) до порта Клайпеда (Литва) по схеме №1 представлена на рисунке 1.

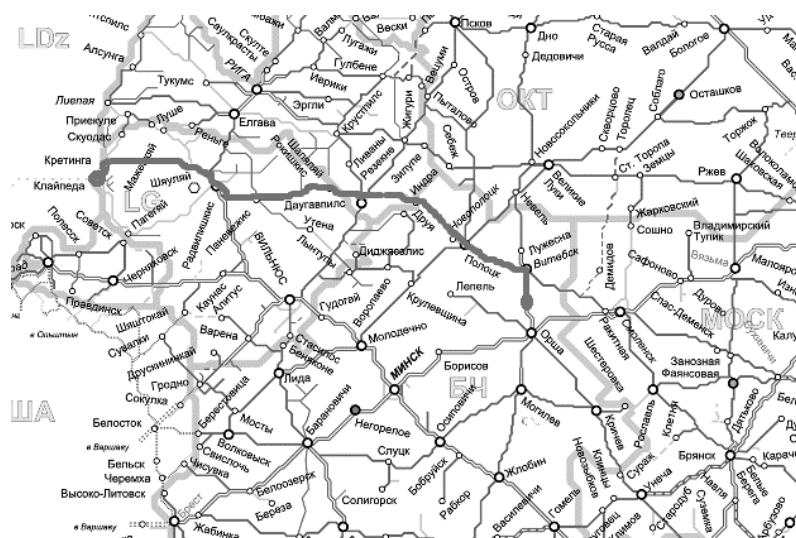


Рисунок 1 – Маршрут движения груза от г. Шклов до порта Клайпеда

На рисунке 2 представлена схема перемещения груза морским транспортом из порта Клайпеда (Литва) до порта Масейо (Бразилия).



Рисунок 2 - Маршрут движения груза из порта Клайпеда до порта Масейо

Вторая схема: Беларусь, г. Шклов, РУП «Завод газетной бумаги» – Украина, порт Николаев – Бразилия, порт Масейо.

Согласно данной схеме контейнеры с офсетной бумагой следуют со станции г. Шклов от РУП «Завод газетной бумаги» (Беларусь) на железнодорожной платформе в порт Николаев, находящийся в Украине. В данном порту контейнеры перегружаются на морское судно, которое следует в порт Масейо (Бразилия). Перевозка в Николаев осуществляется железнодорожным транспортом также со скоростью 200 км/сут. Расстояние составит 1 007 км. Время в пути будет равно 5 дням. Перевозка между портами осуществляется морским транс-

портом со скоростью в 20 узлов. Расстояние составит: 10 217 км, время в пути – 12 дней.

Схема доставки груза от Завода газетной бумаги (г.Шклов, Беларусь) до порта Николаев (Украина) по схеме №2 представлена на рисунке 3.

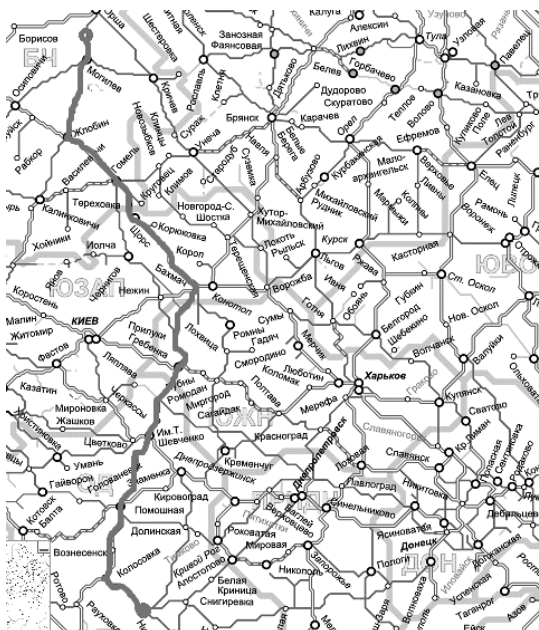


Рисунок 3 – Маршрут движения груза от г. Шклов до порта Николаев

На рисунке 4 представлена схема перемещения груза морским транспортом из порта Николаев (Украина) до порта Масейо (Бразилия).

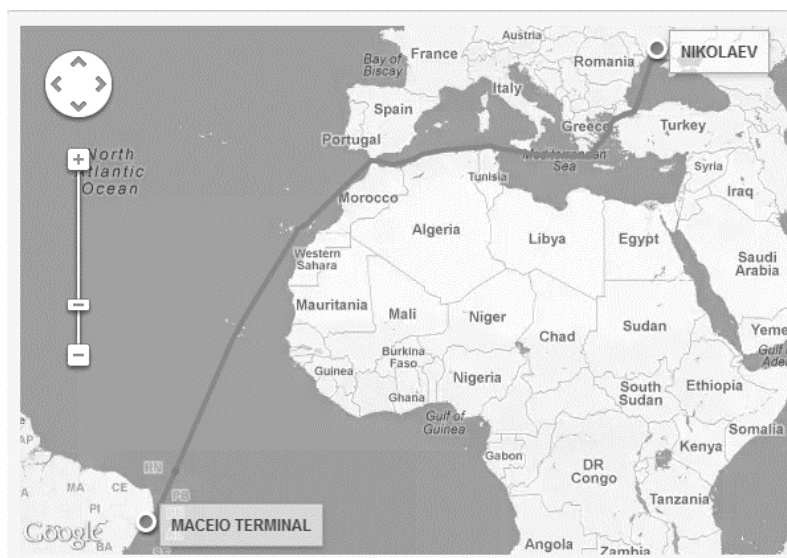


Рисунок 4 - Маршрут движения из порта Николаев до порта Масейо

С учетом всех пунктов расходов затраты на реализацию 1 000 т офсетной бумаги с учетом заданного базисного условия поставки CIF будут приблизительно равны 77 437\$.

Исходя из представленных данных сравниваются показатели по двум схемам доставки и выбирается более эффективна по ряду показателей.

Схема №1:

Объем перевозимого груза – 1 000 т.

Необходимое количество контейнеров с массой брутто 2 т – 500 контейнеров.

Продолжительность маршрута – 10 013 км.

Время в пути – 16 дней.

Затраты на транспортировку – 69 082 \$.

Схема №2:

Объем перевозимого груза – 1 000 т.

Необходимое количество контейнеров с массой брутто 2 т – 500 контейнеров.

Продолжительность маршрута – 11 224 км.

Время в пути – 17 дней.

Затраты на транспортировку – 77 437 \$.

Исходя из представленных параметров двух выбранных схем транспортировки 1 000 тонн офсетной бумаги, экспортируемой РУП «Завод газетной бумаги» в Бразилию следует выбрать схему маршрута №1. Выбор обоснован ее эффективностью по затратам времени и средств на ее организацию. На заключительной стадии моделирования маршрута доставки груза в международном сообщении выбирается подходящая судоходная линия. Одним из вариантов может стать транспортная судоходная компания со штаб-квартирой в Марселе - CMA CGM Group, которая занимается преимущественно контейнерными морскими перевозками. У данной компании имеется огромный опыт обслуживания обоих рассматриваемых портов.

Литература

1 Смешанные перевозки грузов и транспортно-экспедиционная деятельность: Методические указания для студентов специальности «Организация перевозок и управление на автомобильном и городском транспорте» / В.Н. Седюкевич, В.С. Холупов, А.А. Кустенко, под ред. Н.Н. Пилипук. Минск: БНТ, 2009. – 20с.

2 Организация международных транспортных систем // [Электронный ресурс]:-Режим доступа: https://knowledge.allbest.ru/transport/3c0a65635a3bc79a5d53a88421316c37_1.html.- Дата доступа: 18.02.2019.