

ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Рубанова Наталья Владимировна, старший преподаватель
кафедры экономики и управления,
Косенков Глеб Сергеевич, студент экономического факультета,
Белорусско-Российский университет, Могилев, Республика Беларусь

В статье раскрыты методы повышения конкурентоспособности предприятия на основе Могилевского филиала ООО "БЛТЦ", предлагаются мероприятия по улучшению перевозок и качества предоставляемых услуг.

Ключевые слова: конкурентоспособность, интеграция процессов, интермодальные технологии

IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF THE ENTERPRISE

Rubanova Natalia, Senior Lecturer
at the Department of Economics and Management,
Kosenkov Gleb, student of the Faculty of Economics,
Belarusian-Russian University, Mogilev, Republic of Belarus

The article reveals the methods of increasing the competitiveness of the enterprise based on the Mogilev branch of BLTC LLC, suggests measures to improve transportation and the quality of services provided.

Key words: competitiveness, process integration, intermodal technologies

На международной арене наиболее распространены 3PL- и 4PL-провайдеры, в то время как у нас из трех тысяч компаний и индивидуальных предпринимателей, оказывающих логистические услуги, на долю 3PL-провайдеров приходится менее 5 %, остальную часть составляют 1PL- и 2PL-провайдеры. Относительно 4PL-провайдеров можно отметить лишь то, что они в нашей стране отсутствуют, впрочем, как и во многих странах – соседях Республики Беларусь. Этому есть много причин, основной из них является то, что 4PL-провайдер по своей сути интегратор, в следствие этого он может работать только тогда, когда сформирован прочный слой 3PL провайдеров. Поэтому в стране делается активный упор на стимулирование развития 3PL компаний [1].

На сегодняшний день в стране действует чуть более 40 логистических центров. Логистический центр – это складской комплекс, который получает товары от предприятий производителей или от предприятий оптовой торговли (находящихся в других регионах страны или за рубежом) крупными партиями и распределяет их более мелкими партиями заказчикам (предприятиям мелкооптовой и розничной торговли) через свою или их товаропроводящую сеть. Немногие из них заявляют уровень оказания услуг, соответствующий уровню 3PL.

Как уже упоминалось, в мире больше всего распространены 3PL- и 4PL-провайдеры. 3PL – это модель логистики с привлечением третьей стороны. В модели 3PL бизнес отдает логистические операции на аутсорсинг сторонней логистической компании. Тем не менее, контроль и стратегическое управление логистикой организация оставляет за собой.

В модели 4PL, напротив, на аутсорсинг сторонней организации передаются и логистические операции, и управление логистикой. И провайдер логистических услуг фокусируется на том, чтобы помочь заказчику оптимизировать его цепочки поставок. Он выступает в качестве единой точки контакта для всей цепочки.

В Республике Беларусь одним из крупнейших предприятий является ООО «Белинтертранс». Компания прошла эволюционный путь от 2PL-провайдера до 3PL-оператора. Также к числу операторов, функционирующих на территории Республики, относят «Белтаможсервис», «Двадцать четыре», «Белинтерлогистик», «БЛТ-логистик».

Рассматривая белорусскую практику, а также практику зарубежных стран, можно заметить, что 3PL-провайдеры возникают на базе компаний, которые ранее оказывали услуги по складированию товаров, доставке грузов, таможенные, брокерские и экспедиторские услуги, а также логистические подразделения розничных или же дистрибьюторских компаний. Как можно было заметить ранее, сегодня в стране организация компаний 3PL-провайдера строится главным образом на базе транспортно-логистических центров.

Для того, чтобы перейти на уровень 4PL-провайдера, в стране должна быть хорошо развита система 3PL-провайдера. Основной причиной, из-за которой затруднен переход – это недостаточное финансирование, проводящее к замедленному развитию логистической инфраструктуры. Более того, отсутствует финансирование логистической инфраструктуры из стран Западной Европы, что также отрица-

тельно влияет на развитие этого направления. Отсутствие финансирования не является единственной причиной, почему не происходит переход на 3PL-уровень. Слабое развитие электронного документооборота, облегчающего работу логистических провайдеров; недостаточное использование информационных технологий, облегчающих взаимодействие с клиентами и осуществление различных процедур; недостаток высококвалифицированных кадров, способных заниматься логистическим управлением на всех уровнях; незначительное представление на нашем рынке логистических услуг 3PL-провайдеров мирового уровня.

Только избавившись от всех этих проблем, мы сможем перейти на систему 3PL- и 4PL-операторов.

Проведенное исследование эффективности организации перевозок грузов в Республике Беларусь выявило ряд проблем, связанных с неэффективной системой транспортировки продукции по принципу «от двери к двери». Совершенствование транспортной технологии грузовых перевозок включает в себя:

- изменение традиционных способов перевозки;
- изменение традиционного физического состояния грузов.

Основными направлениями совершенствования транспортных технологий в настоящее время являются:

- интеграция производственных и транспортных процессов, развитие транспортной логистики;
- использование интермодальных технологий и контейнеризация системы товародвижения; применение экологически-ориентированных и ресурсосберегающих транспортных технологий;
- информатизация всех аспектов транспортного процесса.

Темпы роста мирового рынка контейнерных перевозок в ближайшие 10 лет по прогнозам составят около 6 % в год, что связано, в том числе, с основными преимуществами таких перевозок: возможностью обеспечения комплексности услуг при доставке груза «от двери до двери»; универсальностью использования контейнеров; высокой степенью сохранности груза; отсутствием необходимости перегрузки груза, в том числе при интер- и мультимодальных перевозках. В тоже время Республика Беларусь по уровню контейнеризации существенно отстает от развитых стран, что создает предпосылки к периферийному ее положению в мировой системе контейнерных грузоперевозок. Если участники белорусского рынка железнодорожных контейнерных перевозок не предложат клиентам конкурентоспособ-

ные транспортные продукты и уровень сервиса, то улучшить это положение будет затруднительно.

Анализ ситуации на белорусском рынке контейнерных перевозок показывает, что перевозка грузов в контейнерах на Белорусской железной дороге занимает менее 2 % от общего объема перевозок грузов во всех видах сообщений. При этом существует значительный дисбаланс уровня контейнеризации при транзитных, экспортно-импортных и внутриреспубликанских перевозках. Наиболее существенна доля транзитных перевозок – 67 %, что обусловлено выгодным географическим положением нашей республики, экспортных и импортных – по 15 %, внутриреспубликанских – 3 % в связи, прежде всего, с преимуществами использования автотранспорта на незначительных расстояниях.

В настоящее время уровень контейнеризации в Республике Беларусь составляет около 3-4 %. В том числе это связано с тем, что не все грузоотправители имеют собственные технические возможности для работы с контейнерами. Так, выполнять погрузочно-разгрузочные операции с контейнерами на железнодорожных путях необщего пользования имеют возможность около 17 % организаций при работе с 20-футовыми контейнерами и менее 11 % – с 40-футовыми.

Для развития железнодорожных контейнерных перевозок есть ряд предпосылок:

1) существующая сеть контейнерных терминалов на Белорусской железной дороге (на Могилевской станции Могилев – 2 имеются контейнерные терминалы для переработки 20-футовых и 40-футовых контейнеров) позволяет удовлетворять потребности белорусских организаций в контейнерных перевозках;

2) БТЛЦ располагает значительным количеством крупнотоннажных контейнеров, что позволяет не только полностью обеспечивать потребности белорусских организаций в контейнерах, но и дает возможность предоставлять контейнеры в пользование другим хозяйствующим субъектам для осуществления экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов по территории Беларуси;

3) на Белорусской железной дороге организованы перевозки грузов в контейнерах ускоренными специализированными контейнерными поездами. Эти поезда имеют стабильное расписание курсирования, усовершенствованное сервисное обслуживание всеми участниками перевозки и обеспечивают перевозку основной доли транзит-

ного контейнеропотока по территории республики.

Основными недостатками организации и осуществления контейнерных перевозок являются недостаточное качество сервиса и отсутствие комплексности предоставления услуг, относительно низкая маршрутная скорость, сравнительно высокие тарифы на перевозки контейнеров.

Основным направлением развития контейнерного бизнеса в Республике Беларусь должно стать создание оператора контейнерных перевозок Белорусской железной дороги, который будет заниматься комплексной продажей услуг при доставке грузов в контейнерах, что возможно в рамках деятельности БТЛЦ.

Главными принципами функционирования оператора контейнерных перевозок будут являться возможность принятия оптимальных логистических решений с обеспечением баланса интересов грузовладельцев и перевозчиков, централизация, комплексность, доступность, оперативность, высокое качество обслуживания с учетом индивидуального подхода к клиентам, гарантия выполнения обязательств.

Необходимо отметить, что развитие контейнерных перевозок сопряжено с рисками общеэкономического и геополитического характера. Существенное влияние на них оказывают как макроэкономические факторы (динамика глобальной торговли и индустрии, глобализация деятельности транснациональных корпораций и розничных сетей, экспансия международных логистических компаний), так и внутренние факторы общеэкономического характера. Геополитические риски обусловлены главным образом торговыми взаимоотношениями между ЕС и Российской Федерацией, ЕС и Китаем, а также темпами роста экономик стран ЕС, ЕАЭС, Китая и России.

Минимизировать последствия от указанных рисков целесообразно за счет усиления международной координации и укрепления сотрудничества в рамках интеграционных (межгосударственных) проектов и образований, расширения географии и увеличения количества товаропроводящих сетей национальных экспортеров, улучшения логистического сервиса, развития контейнерной инфраструктуры и информационно-коммуникационных технологий в сфере контейнерных перевозок.

Одной из важных тенденций развития является растущая заинтересованность белорусских грузоотправителей исходя из потребностей рынка в организации поставок товаров партиями в размере 20-30 тонн. При этом суммарная консолидация экспортного объема, например, на

китайском направлении – очень перспективном и активно разрабатываемом белорусскими экспортерами продовольственных товаров, возможно, позволит в перспективе организовать отправку полносоставного контейнерного поезда. Поэтому одно из стратегических направлений – это развитие данного сегмента контейнерных перевозок и создание возможностей для белорусских предприятий поставлять продукцию в контейнерах исходя из размера проданной партии.

Значительным сдерживающим фактором развития контейнерных перевозок становится во многих случаях отсутствие инфраструктуры у грузовладельцев для переработки контейнеров. Поэтому при строительстве новых и модернизации существующих предприятий, выпускающих контейнеропригодную продукцию, необходимо предусматривать и создание указанной инфраструктуры.

Таким образом, рост контейнеропригодной грузовой базы в ближайшее время потенциально может быть обеспечен за счет увеличения контейнерных отправок современных видов продукции, выпускаемой новыми и осуществившими модернизацию белорусскими предприятиями (деревообрабатывающая, строительная, химическая и цементная отрасли промышленности, промышленные товары народного потребления (прежде всего ткани, техническое и строительное стекло), продовольственные товары). Важное значение имеет консолидация и контейнеризация мелких партий тарно–упаковочных грузов, которые могут осуществляться в транспортно–логистических центрах Республики Беларусь.

Необходимо, однако отметить, что реализация указанного потенциала контейнерных перевозок зависит, в первую очередь, от белорусских грузоотправителей. В транспортной отрасли могут быть созданы соответствующие условия для развития контейнерных перевозок, но окончательное решение принимается грузовладельцами с учетом интересов поставщиков и потребителей согласно заключаемым договорам поставки (контрактам), в которых и определяются условия поставки товаров.

Далее рассмотрим возможность предоставления полного комплекса услуг по обработке контейнеров по станции Могилев – 2. В данной работе рассмотрена транспортировка грузов грузополучателю с помощью прогрессивной транспортно-технологической системы – контейнерной системы.

Контейнерная транспортно-технологическая система базируется на использовании контейнера – элемента транспортного оборудова-

ния, обладающего специальной конструкцией, которая обеспечивает достаточную прочность для многократного использования, доставку грузов без промежуточной выгрузки, быструю перегрузку с транспортного средства, легкую загрузку и выгрузку груза.

Грузоотправитель предоставляет к перевозке грузы химической промышленности, для перевозки которого для расчетов была выбрана самая распространенная на данный момент транспортная тара – гофрированная коробка на палете. При перевозке в крытых вагонах использован вагон модели 11-280 объемом 138 м³, в составе контейнерного поезда – контейнер ISO 40-футовый.

Все данные о грузе, вагоне и контейнере, необходимые для расчета, приведены в таблицах 1 и 2.

Таблица 1 – Определение количества груза в крытом вагоне 138 м³

Показатель	Единицы измерения	Значения
Размеры коробки	мм	1 200 x 800 x 1 200
Размеры паллеты	мм	1 200 x 800 x 145
Масса груза	кг	1 095
Масса груза с палетой	кг	1 107
Внутренние размеры кузова вагона	мм	15 724 x 2 764 x 2 800
Размеры дверей вагона	мм	3 802 x 2 334
Грузоподъемность вагона	кг	68 000
Количество паллет по грузоподъемности вагона	шт.	61
Количество паллет по раскладке груза в вагоне	шт.	66
Масса нетто груза без упаковки в одном вагоне	кг	66 795
Масса брутто груза с упаковкой в одном вагоне	кг	67 527

Примечание: Разработано авторами по данным интернет источников

Таблица 2 – Определение количества груза в контейнере на платформе длиной 25 м и на вагоне

Показатель	Единицы измерения	Значения
Размеры коробки	мм	1200 x 800 x 1200
Размеры паллеты	мм	1200 x 800 x 145
Масса груза	кг	1 095
Масса груза с палетой	кг	1 107
Внутренние размеры контейнера	мм	12 022 x 2352 x 2395
Грузоподъемность контейнера	кг	26 580
Количество паллет по грузоподъемности контейнера	шт.	24
Количество паллет по раскладке груза в контейнере	шт.	25
Масса нетто груза без упаковки в одном контейнере	кг	26 280
Масса брутто груза с упаковкой в одном контейнере	кг	26 568
Масса нетто груза без упаковки на одном вагоне	кг	52 560
Масса брутто груза с упаковкой на одном вагоне	кг	53 136

Примечание: Разработано авторами по данным интернет-источников

Расчетом количества груза в вагоне и контейнере выбрано оптимальное количество палет в транспортном средстве исходя из схемы укладки и грузоподъемности.

Расчет стоимость перевозки по маршруту завод «Кроноспан» – ст. Могилев–2 при отправке в крытых вагонах и в контейнерах в составе контейнерного поезда для дальнейшей отправки в Европу проведен в 7 разделе, который показал, что при отправке грузов из Могилева в Европу в рамках сервиса контейнерного поезда транспортные издержки на 1 000 кг груза снижаются на 32,1 р. Исходя из условия, что в одном контейнерном поезде можно перевозить до 74 контейнеров типоразмера 40–футового, экономия составит 1 187,7 р. по сравнению с перевозкой грузов в крытых вагонах.

Расчет стоимость перевозки при отправке в крытых вагонах и в контейнерах в составе контейнерного поезда для дальнейшей отправки со станции Могилев-2 в Европу (таблицы 3, 4).

Таблица 3 – Расчет транспортных издержек на 1 т груза при маршрутной отправке в крытых вагонах 138 м³

Показатель	Значение, р.
Подача машины на завод и автодоставка от завода до ст. Могилев-2 (3 рейса)	670
Погрузочно–разгрузочные работы при перегрузке груза из машины в крытый вагон	871
Крепежные материалы	201
Запорно–пломбировочные устройства (2 шт.)	20
Дополнительные расходы (схема погрузки, взвешивание, оформление документов)	44
Предоставление крытого вагона на маршрут	1 340
Железнодорожный тариф ст. Могилев-2 – ст. Автово (эксп.)	1 590
Перегрузка груза из крытого вагона в контейнер собственности морских линий	871
Итого за перевозку груза в крытом вагоне	5 607
Итого за перевозку 1 т груза	83,03

Примечание: Разработано авторами по данным интернет-источников

Так как стоимость перевозки морским транспортом, а, следовательно, и дальнейшая доставка автомобильным или железнодорожным транспортом груза в контейнерах по Европе будет одинакова, сравнивали по стоимости перевозки автомобильным транспортом от завода до станции отправления (станция Могилев–2) и по стоимости железнодорожной перевозки по маршруту станция Могилев-2 – станция Автово (РФ).

Таблица 4 – Расчет транспортных издержек на 1т груза при отправке в составе контейнерного поезда

Показатель	Значение, р.
Предоставление двух контейнеров 40' собственности морской линии	402
Забор двух порожних контейнеров из стока линии, подача контейнеров под погрузку на завод, автодоставка от завода до ст. Могилев-2	737
Запорно-пломбировочные устройства на два контейнера	20
Дополнительные расходы (схема погрузки, взвешивание, оформление документов)	44
Предоставление платформы 80' на маршрут	670
Железнодорожный тариф ст. Могилев-2 – ст. Автово (эсп.)	804
Итого за перевозку груза в двух контейнерах на платформе длиной 25 м	2 677
Итого за перевозку 1 т груза	50,93

Примечание: Разработано авторами по данным интернет-источников

Таким образом, при отправке грузов из Могилева в Европу в рамках сервиса контейнерного поезда транспортные издержки на 1 000 кг груза снижаются на 32,1 р.

Исходя из условия, что в одном контейнерном поезде можно перевозить до 74 контейнеров типоразмера 40-футового, экономия составит 1 187,7 р. по сравнению с перевозкой грузов в крытых вагонах. Таким образом, использование прогрессивных транспортно-технологических систем при перевозке грузов оправдано и для клиента перевозка контейнерной системой требует затрат меньше на 1 187,7 рубля, чем перевозка крытыми вагонами, а также в перспективе сможет увеличить доходы транспортного предприятия от осуществления контейнерных перевозок.

Список литературы

1. Курманова, Е.Л. 3PL-провайдер – основа становления рынка транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс] / Е.Л. Жевтун // Вестник университета, 2013, №2. Режим доступа: 3PL-провайдер – основа становления рынка транспортно-логистических услуг (cyberleninka.ru) – Дата доступа 30.11.2023.