

тернативных маршрутов перевозки. Поэтому, обосновывая скидку с тарифа, необходимо знать общую провозную плату на всем маршруте перевозки, включая альтернативные варианты ее направлений.

А.В. Василевич, зам. генерального директора

ПО «Беларуськалий» (Солигорск);

И.А. Еловой, д-р экон. наук, профессор,

М.М. Колос, ассистент

БелГУТ (Гомель)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ПРИ ЭКСПОРТЕ КАЛИЙНЫХ УДОБРЕНИЙ НА ОСНОВЕ ЛОГИСТИКИ

Основные поставки РУП «ПО «Беларуськалий» осуществляются в страны Юго-Восточной Азии (Китай, Индия, Малайзия) и Латинскую Америку (Бразилия). Всего хлористый калий поставляется более чем в 60 стран мира.

Географическая отдаленность основных потребителей белорусского калия (Азия и Латинская Америка) сказалась на том, что большая часть поставок осуществляется морским транспортом через порты Балтии и Черного моря. В порты перевалки продукция доставляется в вагонах-минераловозах. Кроме того, часть продукции в объемах 7—9 % доставляется железнодорожным транспортом в сопредельные страны Восточной Европы.

Эффективность внешнеэкономической деятельности по продаже минеральных удобрений во многом зависит от функционирования систем доставки калийных удобрений. Как показывает практика, белорусские калийные удобрения чаще всего поставляются на условиях FOB и DAF (Incoterms 2000). Доля прямых транспортных затрат (тарифы, сборы) в цене FOB составляет около 14—20 %.

В этих условиях принципиально важным становится вопрос выбора порта для перевалки продукции РУП «ПО «Беларуськалий». Казалось бы, что наиболее выгодным является ближайший порт, так как транспортные затраты на этом направлении теоретически должны быть наименьшими. Однако при детальном рассмотрении такое простое решение оказывается далеко не самым оптимальным.

Существующие и возможные системы доставки калийных удобрений должны рассматриваться с системных позиций логистики, когда максимальный эффект от построения транспортно-технологических систем доставки достигается благодаря теснейшей ин-

теграции всех звеньев логистической цепи, заинтересованных прежде всего в повышении конкурентоспособности продукции РУП «ПО «Беларуськалий».

С позиций логистики на эффективное функционирование систем доставки калийных удобрений влияет целый ряд важнейших факторов и ограничений финансово-экономического, технологического, правового и политического характера.

Остановимся только на некоторых из них:

- в международном сообщении железнодорожные тарифы, особенно для крупных партий грузов, фактически являются договорными и от расстояния перевозки зависят лишь косвенно;

- очевидно, что для исключения форс-мажорных обстоятельств необходимо обеспечивать перевалку в нескольких портах разных морских бассейнов. Кроме того, часто крупнейшие покупатели продукции (Индия, Индонезия и др.) имеют собственный флот и сами диктуют порт отгрузки;

- необходимо учитывать технические характеристики портов, важнейшей из которых является допустимая осадка судна. Минимизация расходов на всей логистической цепи достигается только с использованием судов класса "Panamax" за счет снижения удельных затрат на фрахт;

- по экспертным оценкам, наиболее важной характеристикой системы доставки является надежность ее функционирования. Сбой в работе системы доставки ведет не только к срыву обязательств по внешнеторговому контракту, но и к остановке погрузки — фактически к остановке производства;

- в рамках определения надежности функционирования той или иной системы необходимо изучить загрузку железнодорожных направлений, путевое развитие порта и припортовой станции, технические характеристики перевалочных терминалов.

Исходя из изложенного выше, основными направлениями совершенствования логистических систем доставки продукции РУП «ПО «Беларуськалий» являются: оптимизация распределения вагонопотоков между портами перевалки, формирование собственного вагонного парка, совершенствование системы транспортно-экспедиционного обслуживания.