

– большой практический потенциал, позволяющий экономить ресурсы субъектов хозяйствования;

– стратегический потенциал, который результируется в общей политике предприятия, в координации взаимоотношений с другими субъектами хозяйствования, в уровне конкурентоспособности и эффективности деятельности.

Необходимость использования логистического подхода в управлении туристическим предприятием объясняется получением следующих эффектов:

- повышение качества и оперативности обслуживания клиентов;
- автоматизация процессов движения финансового, сервисного и информационного потоков;
- сокращение времени разработки, продвижения и реализации туристского продукта;
- оптимизация численности персонала;
- объединение в едином информационном пространстве персонала, партнеров и потребителей туристского продукта и др.

Таким образом, процесс управления туристическим предприятием требует разработки организационно-экономического механизма и структурирования в целях оптимизации всех потоковых процессов на предприятии. Система управления на основе логистического подхода – это система, основанная на интегрированном подходе, которая позволит создать реальную возможность объединения функциональных областей логистики путем координации действий, выполняемых независимыми звеньями логистической системы, разделяющими общую ответственность в рамках целевой функции управления резервами эффективности туристских предприятий. Реализация принципов логистики в управлении туристическими предприятиями способствует повышению эффективности принимаемых решений, что непременно отразится на их конкурентном положении на рынке.

### **Список использованных источников**

1. *Скоробогатова, Т. Н.* Управление пассажиропотоками как отправная точка и производная сервисной логистики / Т. Н. Скоробогатова // Вестн. экон. науки Украины. – 2014. – № 3. – С. 109–113.

2. *Янковенко, В. А.* Логистика в туризме : учеб.-метод. пособие / В. А. Янковенко. – Минск : РИПО, 2014. – 47 с.

3. *Кормишова, А. В.* Использование логистического подхода в процессе управления экономической системой туристского транспорта / А. В. Кормишова // Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2013. – № 1. – С. 113–119.

УДК 658.8

**Е. М. Кауфман**

*ООО «КСК Альянс», Минск, Беларусь, kem@kska.by*

## **РАЗРАБОТКА МЕТОДОЛОГИЙ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

*Рассматриваются современные проблемы формирования цепей поставок при международных перевозках. Объект исследования – современные направления формирования цепей поставок при*

международных перевозках. Цель исследования – рассмотреть пути повышения эффективности управления цепями поставок в международных перевозках.

Приводится исследование влияния изменения условий Инкотермс на расходы перевозчика и применение таможенного аутсорсинга в целях ускорения процесса международных перевозок. Изменения, внесенные в Инкотермс 2020, хотя и не такие масштабные, как ожидалось, по сравнению с Инкотермс 2010, являются положительным моментом для организаций, активно использующих правила Инкотермс 2010, не нужно будет проводить серьезную переподготовку специалистов для внедрения Инкотермс 2020. В целях повышения эффективности международных перевозок грузов при изменении правил Инкотермс целесообразно прибегнуть к услугам в области таможенного аутсорсинга. Данное предложение обусловлено недостаточной квалификацией персонала в области таможенного оформления.

В результате прогнозируется снижение ошибок при документальном сопровождении перевозки и потерь по неустойкам, выплачиваемым за задержку поставки, что позволит перевозчику уменьшить затраты в размере сумм уплаченных неустоек потребителям услуг за неправильно оформленные документы и вернуть автомобиль с границы.

**Ключевые слова:** логистика, логистическая система, цепь поставки, услуги, транспорт, международные перевозки

**E. Kaufman**

KSK Alliance LLC, Minsk, Belarus, kem@kska.by

## **DEVELOPMENT OF METHODOLOGIES FOR THE FORMATION OF SUPPLY CHAINS IN INTERNATIONAL TRANSPORT**

*Modern problems of formation of supply chains in international transport are considered. The object of research is the current trends in the formation of supply chains in international transport. The purpose of the study is to consider ways to improve the efficiency of supply chain management in international transport.*

*The article examines the impact of changes in Incoterms on the carrier's expenses and the use of customs outsourcing in order to speed up the process of international transport. The changes made to Incoterms 2020, although not as large-scale as expected compared to Incoterms 2010, is a positive point for organizations that actively use the Incoterms 2010 rules, will not need to conduct serious retraining of specialists for the implementation of Incoterms 2020. In order to improve the efficiency of international cargo transportation, when changing the Incoterms rules, it is advisable to resort to customs outsourcing services. This offer is due to the lack of qualified personnel in the field of customs clearance.*

*As a result, it is projected to accelerate processing and reduce losses on penalties paid for delayed delivery, which will allow the carrier to get cost savings in the amount of the amounts paid to service consumers for incorrectly executed documents and returning the car from the border.*

**Keywords:** logistics, logistics system, supply chain, services, transport, international transportation

Транспорт – одна из важнейших составных частей материальной базы экономико-правовой отрасли. Он играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, т. к., осуществляя перевозки грузов и пассажиров, в соответствии с потребностями производства обеспечивает тем самым нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий [7].

Основные нормативные правовые акты, регулирующие перевозку грузов и пассажиров в международном сообщении, представлены на рис. 1.

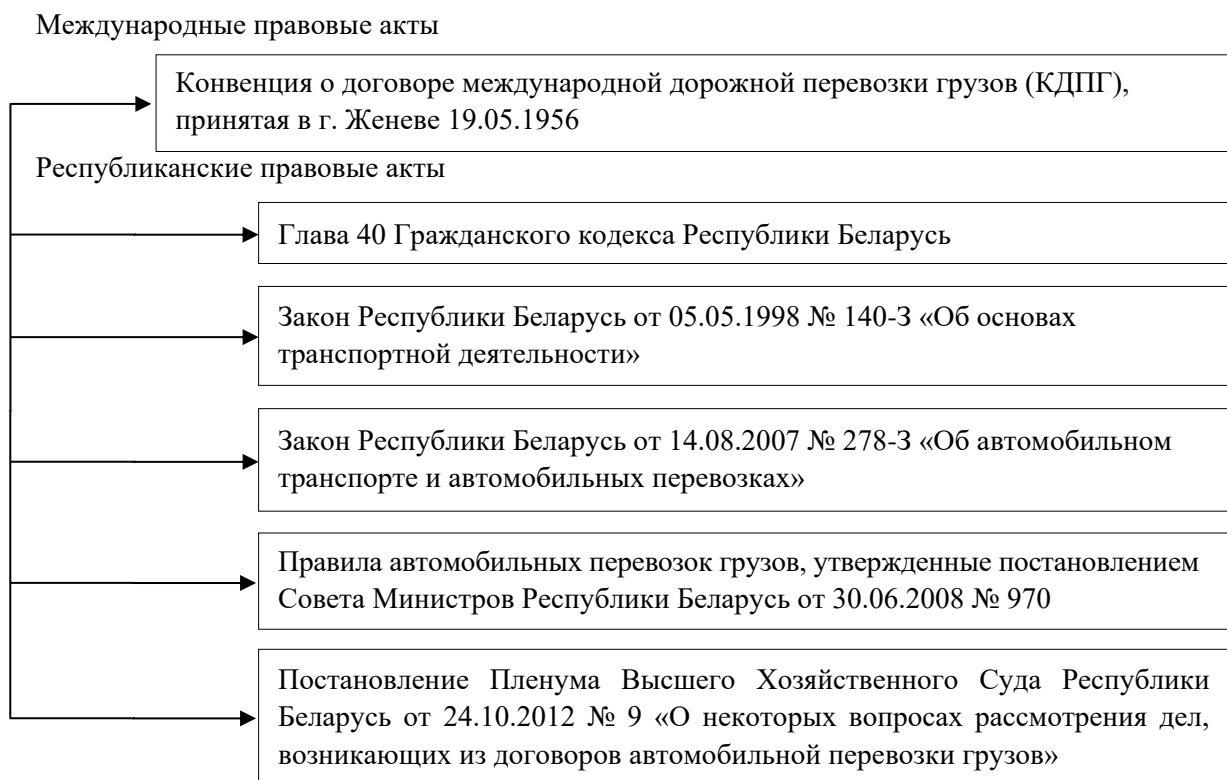


Рис. 1. Система правовых актов, регулирующих деятельность в области международных автомобильных перевозок

Продажа транспортных услуг или их покупка на мировом рынке означает участие транспорта в операциях невидимого экспорта или импорта. В отличие от продукции других отраслей народного хозяйства продукция транспорта не имеет вещественной формы, но материальна по своему характеру, т. к. в процессе перемещения затрачиваются материальные средства [1]. В последнее время в связи с развитием интеграционных процессов во всем мире, в связи с укреплением экономических и торговых отношений все большее значение приобретает и развитие международных перевозок и, соответственно, вопросы их правового регулирования [4].

В зависимости от требований заказчика и условий перевозок перевозчик использует несколько принципиальных схем работы [6].

Первая схема – «экспедитор»: транспортный посредник – экспедитор – действует в интересах грузовладельца или лиц, заинтересованных в грузе; объект работ и услуг экспедитора – груз. При данной схеме работы с заказчиком заключается договор на транспортно-экспедиционное обслуживание, а экспедитор заключает с перевозчиками договоры конкретно на перевозку груза.

Вторая схема состоит в работе перевозчика напрямую с грузоотправителем/грузополучателем (рис. 2).

Отметим, что данная схема довольно редко применяется в жизни, т. к. напрямую перевозчики не всегда могут предоставить достаточное количество транспортных средств для перевозки запланированного объема перевозки.

В первой и второй схемах область пересечения основных экономических интересов участников торгово-транспортных отношений образуется на стыках между грузовладельцами и перевозчиками, между грузовладельцами и транспортно-экспедиторскими компаниями, между экспедиторскими предприятиями и перевозчиками.

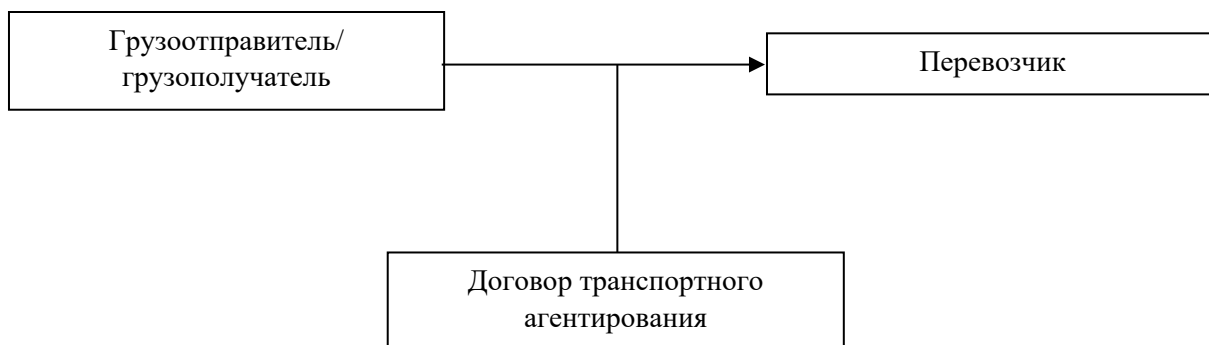


Рис. 2. Взаимоотношения перевозчика с грузоотправителем / грузополучателем

При третьей схеме работы (рис. 3) совмещаются функции экспедитора и агента. В системе транспортно-экспедиционных услуг «экспедиторы-агенты» занимают особое место вследствие их специфического положения на рынке. Это предопределяется традиционной для транспортной деятельности проблемой поиска партнеров – продавцы и покупатели не знают, где им найти надежных перевозчиков, а последние нуждаются в гарантированных объемах перевозочной работы, т. е. ищут грузовладельцев [2]. В связи с этим обе заинтересованные группы могут обратиться к профессиональным посредникам рынка транспортных услуг. Главное, что поручает грузовладелец экспедитору, – найти перевозчика, который бы его устраивал по заданным требованиям, условиям и характеристикам для исполнения договора перевозки при необходимости таможенного перемещения груза.

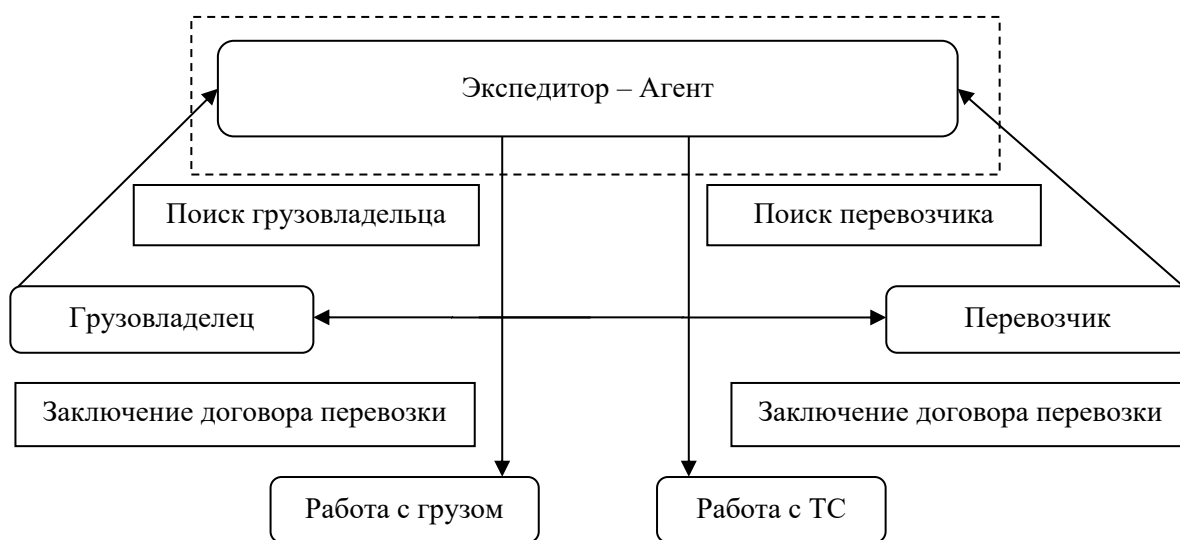


Рис. 3. Взаимоотношения «экспедитора – агента» с участниками транспортного процесса

Рассмотрим основные моменты в повышении эффективности формирования цепей поставок при международных перевозках.

Переход на Инкотермс 2020. В целях повышения эффективности международных перевозок грузов при изменении правил Инкотермс целесообразно прибегнуть к услугам в области таможенного аутсорсинга.

Для этого рассмотрим схему оказания услуг ТЛЦ «Белтаможсервис» при двух условиях:

- при условии, что клиент экспортер (рис. 4);
- при условии, что клиент импортер (рис. 5).

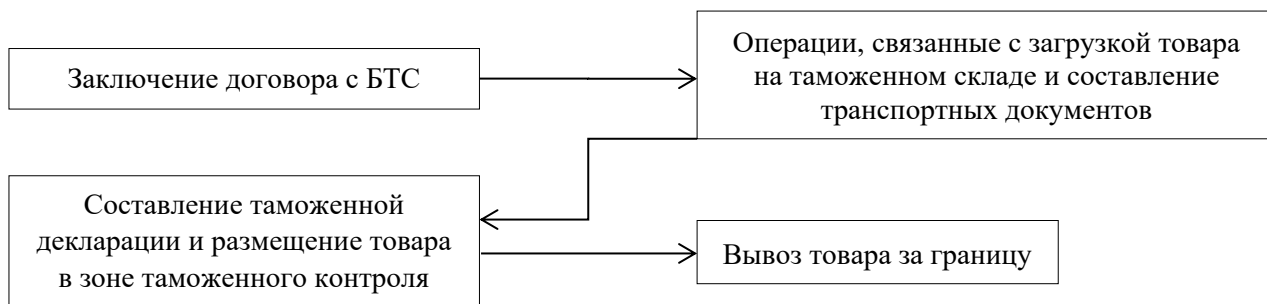


Рис. 4. Схема оказания услуг, если клиент – экспортер

Далее рассмотрим схему оказания услуг БТС при условии, что заказчик осуществляет импорт товара.

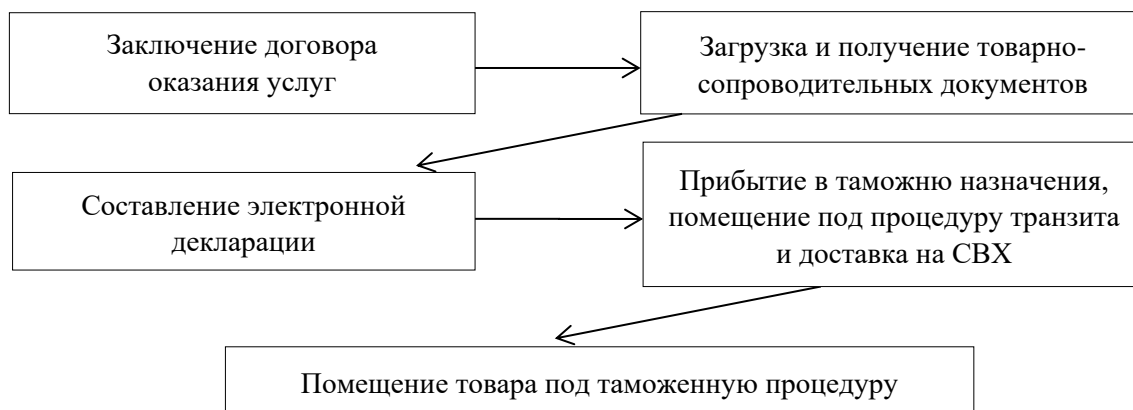


Рис. 5. Схема оказания услуг, если клиент – импортер

Рассмотрим изменение расходов по двум условиям.

В условиях Инкотермс 2020 изменена позиция *DAT* заменен на *DUT*.

Согласно базису поставки *DAT* Инкотермс 2010, продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки и разгрузки товара в указанный терминал, выполнить экспортное таможенное оформление для вывоза товара с оплатой экспортных пошлин и иных сборов в стране отправления, однако продавец не обязан выполнять таможенные формальности для ввоза товара, уплачивать импортные таможенные пошлины или выполнять иные импортные таможенные процедуры при ввозе [5]. При намерении сторон возложить на продавца все риски и расходы по выполнению импортных таможенных формальностей для ввоза товара целесообразно использовать правило *DDP* Инкотермс 2010.

Приведем пример расчета по доставке груза из Бреста в Варшаву и обратно:

- транспортные расходы на перевозку 6500 р.;
- таможенное оформление 880 р.;
- оплата экспортных пошлин – 450 р.;
- оплата импортных пошлин – 550 р.

Всего:  $6500 + 880 + 450 + 550 = 8380$  р.

Согласно базису поставки *DPU* (ДПУ) Инкотермс 2020, продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара до указанного места назначения и его разгрузки с транспортного средства, выполнить экспортное таможенное оформление для вывоза товара с оплатой экспортных пошлин и иных сборов в стране отправления, однако продавец

не обязан выполнять таможенные формальности для ввоза товара, уплачивать импортные таможенные пошлины или выполнять иные импортные таможенные процедуры при ввозе [5].

Приведем пример расчета по доставке груза из Бреста в Варшаву и обратно:

– транспортные расходы на перевозку 6500 р.;

– таможенное оформление 880 р.;

– оплата экспортных пошлин – 450 р.

Всего:  $6500 + 880 + 450 = 7830$  р.

Стоимость услуг таможенного аутсорсинга по данной операции выйдет 0,1 тыс. р.

Экономия составит:  $8,38 - 7,83 - 0,1 = 0,45$  р.

Формирование цепей поставок с учетом перехода на Инкотермс 2020 с применением таможенного аутсорсинга позволит повысить эффективность международной перевозки.

### Список использованных источников

1. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территорию членов ЕАЭС [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/infrastruktura/>. – Дата доступа: 14.03.2020.

2. *Галяутдинов, Р. Р.* Транспортная логистика: понятие, виды транспорта, типы перевозок [Электронный ресурс] / Р. Р. Галяутдинов // «Сайт преподавателя экономики». – Режим доступа: <http://galyautdinov.ru/post/transportnaya-logistika>. – Дата доступа: 14.03.2020.

3. Гражданский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 7 дек. 1998 г., № 218-3 : Принят Палатой представителей 28 окт. 1998 г. : одобрен Советом Респ. 19 нояб. 1998 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 05.01.2016 г. // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020.

4. *Дамдын, О. С.* Транспортная логистика / О. С. Дамдын, Ю. С. Очур // Молодой ученый. – 2019. – Т. 1, № 11. – С. 73–74.

5. Инкотермс 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://anvay.ru/incoterms-2020>. – Дата доступа: 14.03.2020.

6. Информационный ресурс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 14.03.2020.

7. Перспективы развития международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.economics.basnet.by/files/Vamap.pdf>. – Дата доступа: 14.03.2020.

УДК 330:656.078

**Е. Н. Костюкова**

*Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь, [skladlog2017@mail.ru](mailto:skladlog2017@mail.ru)*

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ БЛОКЧЕЙН В ЕВРОПЕЙСКОЙ ЛОГИСТИКЕ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

*Экономическое развитие стран способствовало формированию цифровой экономики. В современной европейской логистике используются различные цифровые технологии. Одной из наиболее перспективных является технология блокчейн.*

**Ключевые слова:** цифровая экономика, логистика, блокчейн технология