

УДК 658 (7)

**УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК
МЕЖДУ РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ И КИТАЕМ**

**RISK MANAGEMENT IN SUPPLY CHAINS BETWEEN
THE REPUBLIC OF BELARUS AND CHINA**

Лапковская П. И.¹, канд. экон. наук, доц.,

Лещенко К. И.², ст. преп.,

¹Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

²Белорусский государственный университет,
г. Минск, Республика Беларусь

P. Lapkouskaya¹, Ph. D. in Econ., Ass. Prof.,
K. Leshchenko², Senior Lecturer,

¹Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus,

²Belarusian State University, Minsk, Belarus

В современных условиях развития регионализации мировой экономики усиливается значимость построения безопасных и надежных международных цепей поставок с ключевыми странами-партнерами для создания условий развития международной торговли и производства в регионе. При этом важное значение в текущих экономических условиях для нашей страны имеет оценка и управление рисками в цепях поставок между Республикой Беларусь и Китаем.

In modern conditions of development of regionalization of the world economy, the importance of building safe and reliable international supply chains with key partner countries is increasing to create conditions for the development of international trade and production in the region. At the same time, in the current economic conditions, the assessment and management of risks in supply chains between the Republic of Belarus and China is important for our country.

Ключевые слова: *риски, международные цепи поставок, логистика, Китай.*

Keywords: *risks, international supply chains, logistics, China.*

ВВЕДЕНИЕ

С переходом Республики Беларусь к рыночной системе хозяйствования произошли коренные изменения в системе управления организацией. Организации, в том числе транспортно-логистические, самостоятельно разрабатывают стратегию своего развития и реализуют ее в практической деятельности. При этом неизбежно возникают ситуации, при которых появляется риск понести убытки. Причины высокой рискованности деятельности в цепях поставок носят не только внутренний характер, но и внешний.

РИСКИ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК МЕЖДУ РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ И КИТАЕМ

Исследование рисков в цепях поставок показало [1–4], что рисковая составляющая имеет большое значение при организации международных перевозок грузов между Республикой Беларусь и Китаем, поэтому ее следует рассматривать как обязательную составляющую в расчетах эффективности доставки товаров. Наиболее часто встречающиеся рисковые ситуации, возникающие при доставке товаров между Республикой Беларусь и Китаем, отражены в табл. 1.

Таблица 1 – Возможные риски при доставке грузов между Республикой Беларусь и Китаем

Риск	Возможный ущерб	Меры снижения
1	2	3
1. Попадание транспортного средства с грузом в дорожно-транспортное происшествие	Человеческие жертвы, порча товара, повреждение транспортного средства	Страхование груза, транспортного средства. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Тщательный подбор персонала
2. Получение (полуприем) скоропортящегося груза частично/полностью неудовлетворительного качества	Убытки для компании-грузополучателя/грузоотправителя	Выбор надежного поставщика и транспортной компании, подвижной состав которой оборудован холодильной установкой. Выяснение причин прихода испорченного груза: применение штрафных санкций к виновнику. Страхование груза.

Окончание таблицы 1

1	2	3
3. Влияние неблагоприятных природных условий (шторм, снегопад, ураган и т. д.)	Человеческие жертвы, порча товара, повреждение транспортного средства	Учет погодного фактора при выборе вида транспорта и подвижного состава. Тщательный подбор персонала.
4. Кража товара в пути	Недополучение прибыли организацией-грузополучателем	Применение штрафных санкций к водителям. Страхование груза.
5. Неправильное оформление документов на транспортировку	Простои транспортных средств на таможне Казахстана-Китай, порча груза	Тщательное оформление документов, информационное взаимодействие со всеми участниками транспортного процесса
6. Приход груза раньше планируемого (заявленного) срока	Порча товара в связи с его ранним приходом в пункт назначения и невозможностью его моментальной разгрузки и реализации (договоренности на поставку, контракты, графики поставок)	Договоренность с транспортной компанией о строгом соблюдении сроков поставки. Взыскание ущерба с организации-виновника.
7. Загрязнение окружающей среды транспортом	Убытки организаций-участников доставки в связи с загрязнением транспортным средством окружающей среды	Штрафные санкции к участникам транспортного процесса, прохождение сертификации транспортных средств. Изучение норм и требований к транспорту при оказании международных перевозок.

Риски, возникающие при доставке товаров, достаточно разнообразны и включают, помимо общих для всех видов грузов, также специфические. Рисксовая составляющая должна учитываться при составлении рациональных схем доставки грузов.

Методические положения должны обеспечить оценку эффективности при решении главной задачи – разработки рациональных схем доставки грузов. Стратегической целью является достижение максимальной эффективности комплексного процесса доставки по логистической цепи при условии обеспечения потребительского качества продукции.

Оценка эффективности деятельности участников цепи поставок, включающей распределительный центр, и обоснование рациональных схем доставки по импорту из Китая могут быть выполнены с использованием предлагаемого методического подхода. Общий эффект от создания логистической цепи ($\mathcal{E}_{\text{общ}}$) с четким взаимодействием всех ее элементов представляет собой сумму следующих составляющих:

$$\mathcal{E}_{\text{общ}} = \mathcal{E}_{\text{тр}} + \mathcal{E}_{\text{хран}} + \mathcal{E}_{\text{проч}} + \mathcal{E}_{\text{син}},$$

где $\mathcal{E}_{\text{тр}}$ – эффект от транспортировки, руб.;

$\mathcal{E}_{\text{хран}}$ – эффект от использования распределительного центра для хранения продукции, руб.;

$\mathcal{E}_{\text{проч}}$ – эффект от использования распределительного центра для неосновной деятельности, руб.;

$\mathcal{E}_{\text{син}}$ – синергетический эффект, руб.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Применение рассмотренного подхода к оценке эффективности деятельности участников цепи поставок в исследовании рисков при доставке грузов между Республикой Беларусь и Китаем позволит учесть интересы всех участников данных логистических цепочек и минимизировать ущерб при наступлении рискованных ситуаций.

ЛИТЕРАТУРА

1. Состояние, тенденции и перспективы развития белорусско-китайского сотрудничества в условиях усиления протекционизма в системе международных отношений // В. И. Бельский [и др.]. – Журнал Белорусского государственного университета. Экономика. – 2019. – № 1. – С. 58–67.

2. Антюшеня, Д. М. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие / Д. М. Антюшеня. – Минск : БНТУ, 2016. – 222 с.

3. Отношения Беларуси и Китая в 2020–2022 годах: что скрывается за «всепогодным партнерством» : [сайт]. – URL: <http://library/fes.de/pdf-files/bueros/belarus/19850.pdf> (дата обращения: 04.05.2024).

4. Се Сяюун: продвигать качественную модернизацию сотрудничества между Китаем и Беларусью : [сайт]. – URL: <http://index1520.com/news/se-syaoyun-prodvigat-kachestvennuyu-modernizatsiyu-sotrudnichestva-mezhdu-kitaem-i-belarusyu-eksklyu/> (дата обращения: 05.05.2024).

Представлено 15.05.2024

УДК 656:338

**ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ:
3-PL ПРОВАЙДЕР ИЛИ ЭКСПЕДИТОР**

**DIGITALIZATION OF TRANSPORT SERVICES
IN ROAD TRANSPORT: 3-PL PROVIDER OR CONSIGNOR**

Капский П. Д., магистрант,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
P. Kapski, Ph. D. Student
Belarus National Technical University, Minsk, Republic of Belarus

В статье проанализирован рынок транспортных услуг, приведен анализ основных участников транспортно-экспедиционной деятельности на автомобильном транспорте в условиях цифровизации. Даны определения и очерчены отличия между частным экспедитором и 3-PL провайдером, выявлены недостатки и преимущества, свойственные для них.

The article analyzes the transport services market, provides an analysis of the main participants in transport and consignor activities in road transport in the context of digitalization. definitions are given and differences between a private consignor and a 3-PL provider are outlined, and the disadvantages and advantages inherent to them are identified.