

УДК 656.022.15

Анализ методов выбора перевозчика при импорте товара

***Бахаркин О.М., студент**
Россия, 105005, г. Москва, МГТУ им. Н.Э. Баумана,
кафедра «Промышленная логистика»*

*Научный руководитель: Орлов М.О., к.т.н, доцент
Россия, 105005, г. Москва, МГТУ им. Н.Э. Баумана
ibm3@ibm.bmstu.ru*

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику. [1]

В связи с этим, в отечественной [2, 5] и зарубежной [3-4] литературе, уделяется особое внимание транспортной инфраструктуре и грузоперевозкам.

Одна из причин низкой конкурентоспособности товаров, произведенных в России и высокой стоимости импортных товаров на внутреннем рынке, заключается в больших затратах на транспортно-экспедиционное обслуживание потребителей. Однако в условиях жесткой рыночной конкуренции положение постепенно меняется. Наблюдается дифференциация услуг, что расширяет диапазон свободного выбора перевозчика.

В настоящее время многими фирмами, в основном рассматриваются вопросы планирования производства и управления запасами, в то время как вопрос выбора перевозчика и его влияние на результаты деятельности выпадает из внимания специалистов предприятия. Необходимость внимания к вопросам планирования доставки товаров объясняется сокращением длительности циклов торговли, увеличением стоимости хранения и необходимостью ускорения реакции на потребительский спрос. На важность этого аспекта указывает тот факт, что по некоторым товарам затраты на доставку у фирмы достигают, а иногда и превышают затраты на производство.

Было проведено исследование методов выбора перевозчика на примере компаний, занимающихся производством изделий радиоэлектроники: Samsung Electronics и ООО «Домофоны ВИЗИТ». Некоторые особенности компаний указаны в таблице 1.

Таблица 1

Основные особенности компаний производителей

Особенности компаний	ООО «Самсунг Электроникс Рус Калуга»	ООО «Домофоны ВИЗИТ»
Профиль	Промышленное производство продукции радиоэлектроники	Промышленное производство продукции радиоэлектроники
Квартальный объем поставок	1000 40-футовых контейнеров	Один 20-футовый контейнер
Организация международных перевозок	Осуществляет комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание грузов; Аутсорсинг (компания Green Logistics)	Доставкой в заданные сроки занимается отправитель груза. Таможенное оформление – собственными силами.
Краткая характеристика груза	Расходные материалы и комплектующие для производства бытовой электроники	Радиодетали и комплектующие для производства домофонов
Группа ТН ВЭД	85	85
Грузовая единица	40-футовый контейнер	20-футовый контейнер
Условия поставки	FOB Тяньжин (Китай), FOB Кингдао (Китай), FCA Пусан, FCA Инчон, FOB Пусан	CIP Раменское М.О. Россия
Порт начальной отгрузки	Порт Тяньжин, порт Кингдао, порт Пусан, порт Инчон	Порт Гон-Конг

Данные компании сходны по *профилю* (продукция радиоэлектроники), по *направлениям поставки* (импорт из стран Юго-Восточной Азии), по *грузовым единицам* (контейнеры) и по *товарной группе* (85 группа ТН ВЭД РФ - аналогичные особенности таможенного оформления.). Направление поставки и грузовые единицы являются наиболее широко распространенными в России.

Направления поставки и грузовые единицы у рассматриваемых широко распространены в России, поэтому проблемы и закономерности, выявленные в статье, будут актуальными для большинства промышленных предприятий.

Различны: *объем поставок, организация международных перевозок и принципы логистического менеджмента.* Различия компаний во многом обусловлены *особенностями реализации выпускаемой продукции.* Samsung существует в условиях жесточайшей конкуренции с другими производителями, поэтому помимо качества и сервисного обслуживания, принципиальное значение имеет конечная цена и регулярное обновление модельного ряда выпускаемой продукции. В то время как домофон

представляет собой комплект оборудования, состав которого определяется непосредственно на объекте установки и блоки домофонов одной торговой марки, как правило, не могут быть заменены продукцией конкурентов.

Были проанализированы возможные маршруты по доставке груза из стран Юго-восточной Азии в Россию. Выделяется три наиболее используемых направления:

1. Страны Юго-восточной Азии – перевозка по морю в порт Находка – перевозка по железной дороге по России в конечный пункт;
2. Страны Юго-восточной Азии – перевозка по морю в один из портов Восточной Европы – автоперевозка в конечный пункт;
3. Страны Юго-восточной Азии – перевозка по железной дороге через Китай в Россию.

Рассматриваемые компании основной объем груза перевозят по маршруту через порт Находка, поскольку на данном направлении соотношение стоимости и времени доставки оптимальны.

Были проанализированы реально существующие логистические схемы, по которым рассматриваемые компании перемещают основной объем груза и выявлены следующие закономерности:

- Перемещение груза в адрес обеих компаний осуществляет оператор мультимодальной перевозки;
- Стоимость перевозки тонны груза практически одинаковая для обеих компаний (разница обусловлена скидкой на объем);
- Время перевозки практически одинаковое.

Было предположено, что менеджерами-логистами рассматриваемых фирм использовалась схема выбора перевозчика, с помощью ранжированных систем критериев, которая заключается в *прямом сравнении суммарного рейтинга перевозчиков*.

Ранжирование критериев выбора перевозчика произведено в таблице 2.

Таблица 2

Ранжирование критериев выбора перевозчика

Наименование критерия (показателя)	Ранг
Надежность времени доставки (транзита)	1
Тарифы (затраты) транспортировки «от двери до двери»	2
Общее время транзита «от двери до двери»	3
Готовность перевозчика к переговорам об изменении тарифа	4
Финансовая стабильность перевозчика (возможность предоставить отсрочку)	5

Наименование критерия (показателя)	Ранг
Наличие дополнительного оборудования (по грузопереработке)	6
Частота сервиса	7
Наличие дополнительных услуг по комплектации и доставке груза	8
Потери и хищения груза (сохранность груза)	9
Экспедирование отправок	10
Квалификация персонала	11
Отслеживание отправок	12

Критерии отбора:

1. Надежность времени доставки - Ранг 1.
2. Тариф на перевозку - Ранг 2.
3. Финансовая стабильность перевозчика - Ранг 5.
4. Сохранность груза - Ранг 9.
5. Отслеживание отправок - Ранг 12.

Анализ рынка транспортных услуг позволил выявить трех перевозчиков (I - Woojin Global Logistics, II - Unico Logistics, III – Юниверсал Транзит Компани), наиболее активно предоставляющих услуги на данном направлении. Чтобы выбрать удовлетворяющих перевозчиков выбранной системе факторов оценивалась независимыми экспертами по трехбалльной оценке:

1 — хорошо, 2 — удовлетворительно, 3 — плохо.

Вес (весовые коэффициенты) получены из расчета общего количества факторов (5), деленного на соответствующий ранг.

Вычисление соответствующих рейтингов перевозчиков произведено в таблице 3.

Таблица 3

Вычисление соответствующих рейтингов перевозчиков

Фактор-критерий	Ранг/ вес	Перевозчики					
		Woojin Global Logistics I		Unico Logistics II		Universal Transit Company III	
		Оценка	Рейтинг	Оценка	Рейтинг	Оценка	Рейтинг
Надежность времени доставки	1/5	3	15	1	5	2	10
Тариф за перевозку	2/2,5	1	5	2	10	3	15

Финансовая стабильность перевозчика	5/1	1	5	3	15	2	10
Сохранность груза	9/0,55	3	14,9	2	9,9	2	9,9
Отслеживание отправок	12/0,42	2	10,1	2	10,1	1	5,04
Суммарный рейтинг		10	44,9	10	50	10	49,9

Несмотря на то, что суммарный рейтинг у всех перевозчиков оказался одинаковым и равным 10, учет ранга фактора с весовым коэффициентом показал, что перевозчик I - Woojin Global Logistics является более предпочтительным. На практике обе рассматриваемые компании пользуются услугами именно этого перевозчика, что подтверждает что менеджерами-логистами мог быть использован метод прямого сравнении суммарного рейтинга перевозчиков.

Однако стоит обратить внимание на ряд дополнительных закономерностей, которые были выявлены при исследовании схем перевозки товара компаниями по маршруту:

1. Маршрут перевозки основного объема груза практически совпадает.
2. Маршрут перевозки жестко ориентирован на место таможенного оформления груза.
3. Удовлетворяются все логистическим требованиям к транспортировке продукции данной группы ТН ВЭД в контейнерах.

Подобные закономерности могут быть обусловлены наличием факторов, которые являются особенными для международных транспортных перевозок в РФ - наличие *естественных монополистов* в транспортных перевозках и *административных барьеров*, под которыми здесь следует понимать методы администрирования таможенными органами международного товарооборота.

Отсюда следует вывод, что вышеназванный классический метод выбора перевозчика является необходимым, но не достаточным для окончательного утверждения логистической схемы.

Естественным монополистом на данном направлении является ОАО «Российские железные дороги» в силу географического положения и исторически сложившихся особенностей развития транспортного сообщения в России. Данное положение дел можно рассматривать как фактор, влияющий на большинство критериев при выборе перевозчика.

Не менее важным и во многом более определяющим, является также возможность быстрого таможенного оформления груза, другими словами фактор наличия административных барьеров на пути международного товарооборота.

Как правило, проблемы у импортеров возникают в самом подходе таможни к задаче администрирования импорта товаров. Таможенные органы, помимо множества других функций, ведут активную борьбу с так называемыми «серыми» схемами импорта. По-другому данные схемы называются «оптимизацией таможенных платежей» и представляют собой действия по занижению таможенной стоимости и недостоверному декларированию.

Также проблемы возникают при взаимодействии импортера со складами временного хранения (СВХ) и таможенными брокерами. Очевидная и сильная взаимозависимость околотамженных структур и таможенных органов, является основой административных барьеров (см. рис. 1).



Рис. 1. Основа административных барьеров

На сегодняшний день, официальных цифр потерь государственного бюджета от недостоверного декларирования и занижения таможенной стоимости нет, как и нет методик их расчета. Тем не менее, на практике происходит полномасштабное администрирование 84-й и 85-й групп ТН ВЭД (бытовая техника и электроника) [6]. В сочетании с деятельностью околотамженных структур, которые являются решающим

инструментом функционирования административного барьера и основным посредником в коррупционном денежном обороте, данное положение дел может оказать негативное воздействие на стоимость и сроки таможенного оформления. Это, прежде всего, негативно сказываются на законопослушных участниках ВЭД и являются основой для административного барьера.

Схема функционирования административного барьера рассматривается на рисунке 2.

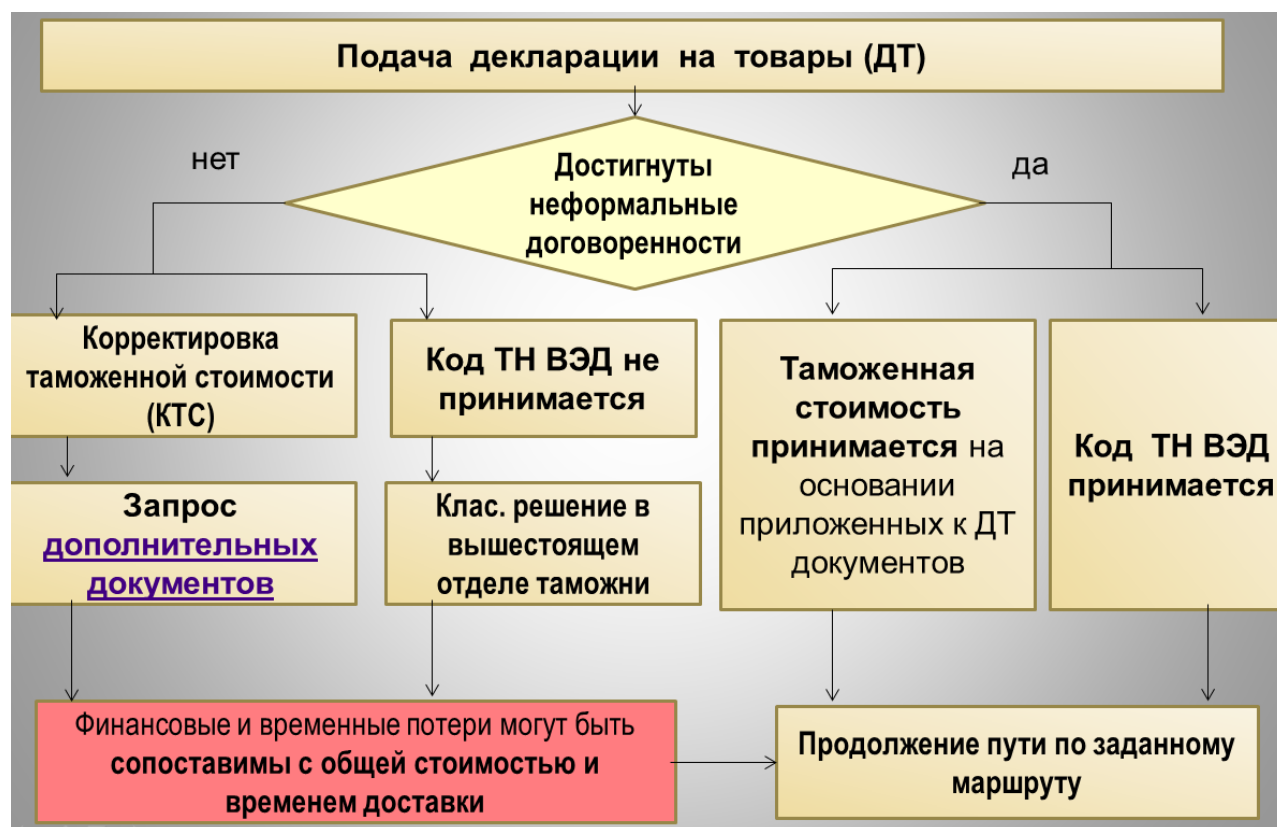


Рис. 2. Пример функционирования административного барьера

При планировании поставки необходимо учитывать, что административные барьеры могут стать существенным препятствием на пути движения груза. Приведенные в статье примеры показывают, что характер таможенной очистки не зависит от размера импортера, а может существенно зависеть от пункта прохождения границы.

Список литературы

1. Гордон М.П., Тишкин Е.М., Усков Н.С. Как осуществить экономическую доставку товара отечественному и зарубежному покупателю: справочное пособие для предпринимателя. М.: Транспорт, 1993. 64 с.
2. Логистика: учебное пособие / под ред. Б.А. Аникина. М.: ИНФРА-М, 1999. 327 с.

3. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж., Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд.: пер. с англ. Н.Н. Барышниковой, Б.С. Пинскера. М.: ЗАО «Олимп—Бизнес», 2008. 640 с. [Donald J. Bowersox, David J. Closs. Supply chain logistic management. 2nd ed., 2008, 640 p.].
4. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: пер. с 4-го англ. изд. М.: ИНФРА-М, 2005. 797 с. [James R. Stock, Douglas M. Lambert. Strategic Logistics Management. 4th ed., 2005, 797 p.].
5. Саркисов С.В. Управление логистикой: учеб. пособие. М.: Дело, 2004. 368 с.
6. Таможенный консультационный центр. Режим доступа: <http://www.tks.ru/> (дата обращения 02.05.2013).