

ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДОСТАВКИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

А. А. Егорова, А. О. Ужегов

Челябинский государственный университет, Челябинск, Россия

Актуальность темы исследования заключается в том, что предприятия часто сталкиваются с проблемой выбора перевозчика грузов, при этом стараясь выбрать наиболее экономный вариант. Руководство предприятий зачастую не понимает, что незначительный выигрыш в тарифе перевозчика приводит к достаточно серьезным последующим издержкам из-за невыполнения сроков доставки, тем самым ставя под сомнение эффективность логистической деятельности на предприятии. В статье рассматривается пример доставки груза автомобильным транспортом, а также с использованием мультимодальной перевозки. После сравнения данных вариантов перевозок авторы предлагают наилучший, с точки зрения эффективности, вариант международной перевозки. Статья затрагивает проблемы выбора наилучшего перевозчика, а также проблему выбора оптимального варианта доставки груза.

Ключевые слова: *транспортная логистика, мультимодальные перевозки, внешнеэкономическая деятельность.*

Транспортная логистика для большинства промышленных предприятий не является основной компетенцией, поэтому чаще всего передается на аутсорсинг специализированным компаниям — логистическим посредникам, основными из которых в транспортировке являются перевозчики и экспедиторы. Особенно важным этот вопрос становится в свете специфики внешнеэкономической деятельности.

Проблемами транспортной логистики во внешнеэкономической деятельности занимаются следующие ученые: Г. В. Зубаков [4], С. А. Маслов [10], Т. А. Шиндина, Е. А. Степанов [20], О. Н. Зуева, Б. В. Колесников [5], А. Я. Черныш, Ю. Е. Гупанова [18], Е. В. Крашениников [7], К. В. Холопов, О. В. Соколова [17].

Следует отметить, что большинство авторов в данном направлении высказываются о транспортной логистике и международных перевозках непосредственно через призму таможенного регулирования, в нашей работе нас больше интересует процесс выбора перевозчиков и экспедиторов при осуществлении международных перевозок. Отметим работы ученых, без привязки к проблемам таможенного регулирования.

К проблемам доставки международных грузов обращались следующие ученые: К. В. Холопов, С. М. Балакирева [15], А. Ю. Тюрин [14], А. А. Иевлева [6], А. С. Чернышов, И. И. Дерен [19], В. Л. Василёнок, В. В. Негреева, Я. В. Шевченко [3], Ю. О. Баранова [1], Т. Н. Сакульева [13].

Проанализировав подходы авторов, можно сформулировать основные этапы при разработке международных перевозок:

— анализ вариантов: на данном этапе целесообразно проанализировать аналогичные варианты перевозок с целью выявления менее дорогостоящего либо более привлекательного предложения;

— анализ цены: на данном этапе необходимо получить конкурентоспособные расценки, возможные оптовые скидки и прочее; все это может значительно уменьшить транспортные затраты;

— анализ и оценка поставщиков: на данном этапе важно грамотно оценить представленные на рынке предложения, так как надежность поставщиков — один из ключевых моментов успешности цепи поставок;

— анализ возможности использования мультимодальной перевозки: на данном этапе анализируется возможность использования комбинированного транспорта, например автомобильного и железнодорожного.

Основными посредниками в логистической деятельности являются предприятия, выполняющие функции перевозчиков и экспедиторов. О проблеме выбора перевозчиков и экспедиторов пишут следующие ученые: К. В. Холопов, А. М. Голубчик [16], Н. П. Белозерцева, И. С. Самойленко, М. С. Ярайкина [2], А. А. Паршута [12], А. Г. Панков [11], Е. А. Лукашенко [9], Р. Р. Ленковская [8].

Таким образом, можно отметить, что основное место среди многих логистических процедур принятия решений по транспортировке занимает процедура выбора перевозчика (или нескольких перевозчиков).

Исходя из особенностей транспортных компаний, основной деятельностью которых являются перевозки, предприятие должно обращать внимание и учитывать не только низкие тарифные расценки, но и ряд критериев, безусловно оказывающих влияние на стоимость и качество перевозки грузов. Учитывая вышесказанное, предприятие может гибко ранжировать данные критерии в зависимости от значимости в определенный период.

Наиболее часто встречающиеся критерии выбора компании перевозчика:

- финансовая стабильность перевозчика;
- качество предоставляемых услуг;
- наличие дополнительных услуг по складированию, упаковке груза;
- уровень качества сохранности груза;
- квалификация персонала;
- отслеживание груза;
- тарифы на транспортировку «от двери до двери»;
- время доставки «от двери до двери»;
- гибкие тарифы на перевозку;
- готовность перевозчика к переговорам об изменении сервиса;
- гибкость схем маршрутизации перевозок;
- качество и уровень обслуживающего сервиса;
- качество организации продаж транспортных услуг.

Предприятие, которое игнорирует вышеупомянутые критерии, может получать прибыль от уменьшения тарифа на транспортировку, но, как правило, несет неявные убытки, которые чаще всего превышают прибыль от такой экономии. Таким образом, стоит задача выявить, правильно определить и оценить все явные и неявные издержки. Иногда незначительный выигрыш в ставке фрахта приводит к достаточно серьезным последующим издержкам из-за невыполнения сроков доставки [20].

Для того чтобы выбрать оптимальный вариант доставки грузов предприятием-перевозчиком, рассмотрим и проанализируем несколько существующих вариантов перевозки груза из города Челябинска (Россия) в город Коринф (Греция), а также произведем расчеты, показывающие преимущества и недостатки данных вариантов с точки зрения стоимости и транзитного времени доставки.

ПАО «Челябинский трубопрокатный завод» необходимо экспортировать продукцию, а именно отводы из черных металлов, в город Коринф (Греция).

Можно произвести перевозку груза в Грецию двумя способами:

Доставка груза автомобильным транспортом

Доставка груза с помощью автомобильного транспорта из Челябинска (Россия) в Коринф (Греция): расстояние маршрута при данной перевозке составит 4586 км.

Схема данного маршрута представлена на рис. 1.

Имеются следующие данные для перевозки автомобильным транспортом (Челябинск (Россия) — Коринф (Греция)):

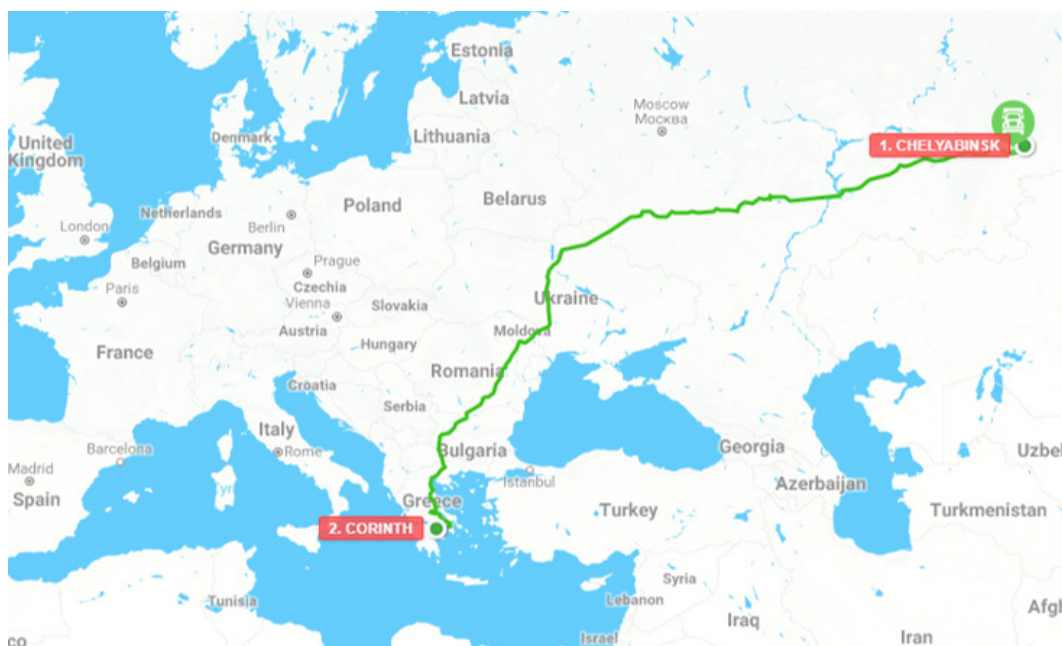


Рис. 1. Схема маршрута Челябинск (Россия) — Коринф (Греция)

1. Пункт отправления — Челябинск (Россия).
2. Тип груза — отводы из черных металлов.
3. Количество грузовых единиц — 6 еврофура.
4. Пункт назначения — Коринф (Греция).

После размещения заказа на данную перевозку ПАО «ЧТПЗ» поступило три коммерческих предложения от таких компаний, как ООО «Асстра Урал», ООО «SAVING Logistics Urals», ООО «Единый транспортный оператор».

Стоимость по ставке автомобильной перевозки представлена в табл. 1.

Таблица 1

Стоимость автомобильной перевозки до Коринфа (Греция)

Участники отбора	ООО «Единый транспортный оператор»	ООО «Асстра Урал»	ООО «SAVING Logistics Urals»
Транспортно-экспедиционные операции по маршруту Челябинск — Коринф (автомобильные перевозки), руб./ТС	300 650	313 500	265 000

Вся необходимая дополнительная информация по перевозке представлена в табл. 2.

Таблица 2

Дополнительная информация по перевозке груза в Коринф (Греция)

Участники отбора	ООО «Единый транспортный оператор»	ООО «Асстра Урал»	ООО «SAVING Logistics Urals»
Стоимость страхования груза, %	0,19	0,2	0,1
Срок доставки, дней	15	10—14	14—15
Порядок и условия расчетов, дней	60	60	60

Масса перевозимого груза в сумме составляет 30,29 т, цена продукции в одном автомобиле 22 000 евро, курс евро на момент предложения 70,5151.

Также услуги, такие как погрузочно-разгрузочные работы, платы, сборы, обслуживание, таможенное оформление, включены в стоимость перевозки.

Произведем расчет стоимости перевозки по каждому перевозчику.

Стоимость перевозки с перевозчиком ООО «Единый транспортный оператор» составит

$$300\,650 \times 6 + 22\,000 \times 70,5151 \times 6 \times 0,19\% = 1\,821\,585,187.$$

Стоимость перевозки с перевозчиком ООО «Асстра Урал» составит

$$313\,500 \times 6 + 22\,000 \times 70,5151 \times 6 \times 0,2\% = 1\,899\,615,986.$$

Стоимость перевозки с перевозчиком ООО «SAVING Logistics Urals» составит

$$265\,000 \times 6 + 22\,000 \times 70,5151 \times 6 \times 0,1\% = 1\,599\,307,993.$$

Таким образом, самым выгодным по стоимости автомобильной перевозки будет предложение от ООО «SAVING Logistics Urals»: 1 599 307,993 руб. По таким критериям, как срок доставки, который составит 14—15 дней, и отсрочка платежа в размере 60 дней, данный вариант является оптимальным.

Самым невыгодным вариантом для нашей перевозки является предложение от ООО «Асстра Урал»: 1 899 615,986 руб.

Проведем аудит и рассмотрим финансовые результаты деятельности представленных компаний, чтобы проверить их репутацию и нивелировать свои «скрытые» риски (табл. 3 и 4). Рассчитаем коэффициент ликвидности, финансовой устойчивости и прогноза банкротства.

Таблица 3

Финансовые результаты деятельности компаний, руб.

Участники отбора	ООО «Единый транспортный оператор»	ООО «Асстра Урал»	ООО «SAVING Logistics Urals»
Собственный капитал компании	5 816 000	3 982 000	5 517 000
Долгосрочные кредиты и займы	20 349 000	9 346 000	8 000
Валюта баланса	55 262 000	63 880 000	15 721 000
Оборотные активы	55 238 000	54 386 000	15 672 000
Текущие обязательства	51 446 000	50 116 000	10 196 000
Краткосрочные кредиты и займы	51 446 000	50 552 000	10 196 000

Коэффициент ликвидности рассчитывается по формуле (1)

$$K_{л} = \frac{\text{Оборотные активы}}{\text{Текущие обязательства}} \quad (1)$$

Коэффициент ликвидности показывает способность компании погашать текущие (краткосрочные) обязательства за счет только оборотных активов.

Нормальным считается значение коэффициента 1,5—2,5, в зависимости от отрасли экономики. Значение ниже 1 говорит о высоком финансовом риске, предприятие не в состоянии стабильно оплачивать текущие счета. Значение более 3 свидетельствует о нерациональной структуре капитала.

Таблица 4

Аудит компаний

Критерий аудита	ООО «Единый транспортный оператор»	ООО «Астра Урал»	ООО «SAVING Logistics Urals»
Коэффициент ликвидности	1,07	1,09	1,53
Коэффициент финансовой устойчивости	0,5	0,2	0,35
Коэффициент прогноза банкротства	0,07	0,06	0,34
Судебные разбирательства	Есть	Нет	Нет
Собственный транспорт компании	Есть	Есть	Есть
Репутация (многократность участия и победы в торгах)	Положительная	Положительная	Положительная
Участие в ГОЗ (государственных закупках) и федеральных проектах	2	1	4

Коэффициент финансовой устойчивости рассчитывается по формуле (2)

$$K_{\text{фу}} = \frac{\text{Собственный капитал} + \text{Долгосрочные кредиты и займы}}{\text{Валюта баланса}} \quad (2)$$

Коэффициент финансовой устойчивости показывает, какая часть актива финансируется за счет устойчивых источников, то есть долю тех источников финансирования, которые организация использует в своей деятельности больше года.

Если величина коэффициента колеблется в пределах 0,8—0,9 и есть тенденция к росту, то финансовое положение организации устойчиво. Рекомендуемое же значение — не менее 0,75. Если значение ниже рекомендуемого, то это вызывает тревогу за устойчивость компании.

Коэффициент прогноза банкротства рассчитывается по формуле (3)

$$K_{\text{б}} = \frac{\text{Оборотные активы} - \text{Краткосрочные обязательства}}{\text{Валюта баланса}} \quad (3)$$

Коэффициент прогноза банкротства показывает способность предприятия расплачиваться по своим

краткосрочным обязательствам при условии благоприятной реализации запасов. Рекомендуемое значение — более 0. Чем выше значение показателя, тем ниже опасность банкротства.

Рассчитаем коэффициенты компании ООО «Единый транспортный оператор».

Коэффициент ликвидности:

$$55\,238\,000 / 51\,446\,000 = 1,07.$$

Коэффициент финансовой устойчивости:

$$(5\,816\,000 + 20\,349\,000) / 55\,262\,000 = 0,5.$$

Коэффициент прогноза банкротства:

$$(55\,238\,000 - 51\,446\,000) / 55\,262\,000 = 0,07.$$

Можем сделать вывод, что у компании ООО «Единый транспортный оператор» нет опасности банкротства, она в состоянии стабильно оплачивать текущие счета, но коэффициент финансовой устойчивости вызывает тревогу за устойчивость компании.

Рассчитаем коэффициенты компании ООО «Астра Урал».

Коэффициент ликвидности:

$$54\,386\,000 / 50\,116\,000 = 1,09.$$

Коэффициент финансовой устойчивости:

$$(3\,982\,000 + 9\,346\,000) / 63\,880\,000 = 0,2.$$

Коэффициент прогноза банкротства:

$$(54\,386\,000 - 50\,552\,000) / 63\,880\,000 = 0,06.$$

Можем сделать вывод, что у компании ООО «Астра Урал» нет опасности банкротства, она в состоянии стабильно оплачивать текущие счета, но коэффициент финансовой устойчивости вызывает тревогу за устойчивость компании.

Рассчитаем коэффициенты компании ООО «SAVING Logistics Urals».

Коэффициент ликвидности:

$$15\,672\,000 / 10\,196\,000 = 1,53.$$

Коэффициент финансовой устойчивости:

$$(5\,517\,000 + 8\,000) / 15\,721\,000 = 0,35.$$

Коэффициент прогноза банкротства:

$$(15\,672\,000 - 10\,196\,000) / 15\,721\,000 = 0,34.$$

Можем сделать вывод, что у компании ООО «SAVING Logistics Urals» нет опасности банкротства, она в состоянии стабильно оплачивать текущие счета, но коэффициент финансовой устойчивости вызывает тревогу за устойчивость компании.

Таким образом, исходя из табл. 3 и 4 видим, что ООО «SAVING Logistics Urals» имеет хорошие финансовые показатели и репутацию. Выбрав этого перевозчика, мы нивелируем свои риски и можем

доверить ему перевозить наш груз. Хотя предложение от ООО «SAVING Logistics Urals» является достаточно дешевым и оптимальным по расстоянию и срокам доставки, возникает ряд проблем и рисков с перевозкой исключительно автомобильным транспортом. Один из рисков — это перевоз грузов через Украину. Изменения во внутривосточной ситуации Украины оказывают существенное влияние на экономическую жизнь нашей страны и, безусловно, на рынок логистических услуг. В ряде регионов сама возможность оказания транспортных услуг как таковых существенно осложнена воздействием ряда негативных факторов, в частности это изменение конъюнктуры рынка, усложнение условий осуществления экономической и логистической деятельности.

Мультимодальная перевозка международных грузов

Мультимодальные перевозки — это перевозки, в которых используются несколько видов транспорта, совершаемые под ответственность одного перевозчика по общему транспортному документу и по единой сквозной ставке. Поэтому под мультимодальным транспортом понимается совокупность видов транспорта, участвующих в перевозке груза на всем маршруте перевозки. Таким способом перевозки производится свыше 1/3 внешнеторговых перевозок.

В качестве мультимодальной перевозки мы подразумеваем доставку груза с участием морского (порт Новороссийский — порт Пирейский) и автомобильного (Челябинск — порт Новороссийский) транспорта. Расстояние маршрута при данной перевозке составит 1530 км автомобильным транспортом и 2583 км морским транспортом. Общее расстояние — 4113 км.

В качестве порта-отправителя взят морской порт Новороссийский — один из крупнейших портов Черного моря и крупнейший в Краснодарском крае. Он разделен на две части, одна из которых отвечает за прибрежное судоходство, в то время как вторая обслуживает круизные суда. Этот порт входит в десятку самых крупных среди европейских портов контейнерных перевозок.

Схема данного маршрута автомобильной составляющей представлена на рис. 2. Схема морской составляющей данного маршрута представлена на рис. 3.

Таким образом, имеются следующие данные для перевозки автомобильным транспортом (Челябинск — порт Новороссийский):

1. Пункт отправления — Челябинск (Россия).
2. Тип груза — отходы из черных металлов.
3. Количество грузовых единиц — 6 еврофур.
4. Порт назначения — Новороссийский (Россия).

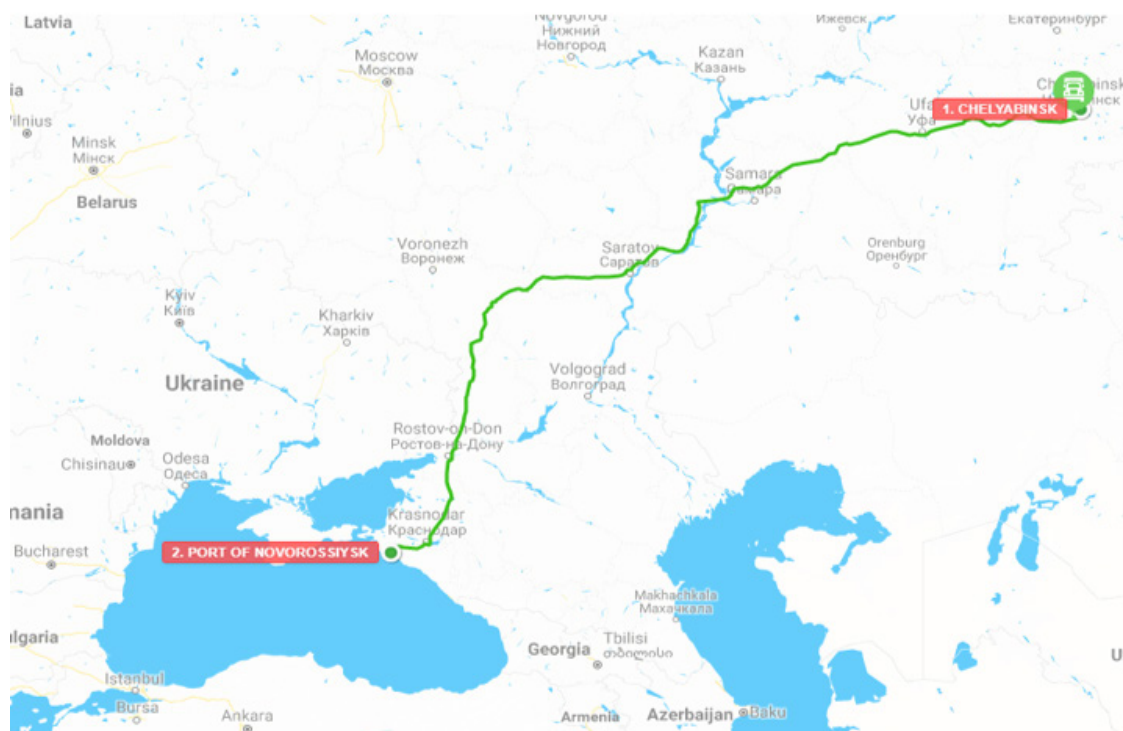


Рис. 2. Схема маршрута Челябинск — порт Новороссийский (автомобильная составляющая)

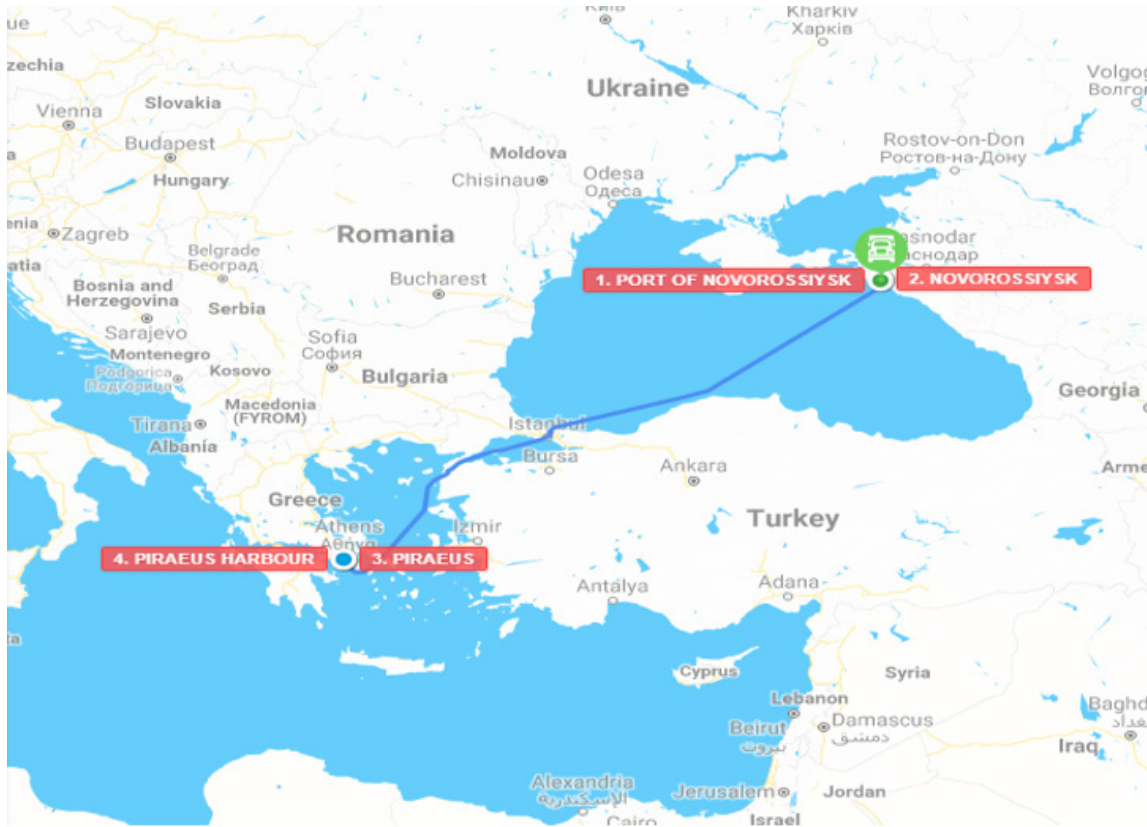


Рис. 3. Схема маршрута порт Новороссийский — порт Пирей (морская составляющая)

ПАО «ЧТПЗ» также поступило три предложения: от компаний АО «РЖД логистика», ООО «SAVING Logistics Urals», ООО «Модуль».

Стоимость по ставке автомобильной составляющей мультимодальной перевозки представлена в табл. 5.

Таблица 5

Стоимость автомобильной перевозки до порта Новороссийский

Участники отбора	АО «РЖД логистика»	ООО «Модуль»	ООО «SAVING Logistics Urals»
ТЭО по маршруту Челябинск — Новороссийск (автомобильные перевозки), руб./ТС	322 000	325 000	343 000

Также имеются данные перевозки с участием морского транспорта (порт Новороссийский — порт Пирейский:

1. Порт отправления — Новороссийский (Россия).
2. Тип груза — фитинги из черных металлов.
3. Количество грузовых единиц — 6 контейнеров 40НС.
4. Порт назначения — Пирейский (Греция).

Стоимость по ставке морской составляющей мультимодальной перевозки представлена в табл. 6 и выражается в долларах за контейнер, в рублях за тонну. Для транспортировки данного груза будем использовать 40-футовый контейнер полезной вместимостью до 26 460 кг и объемом до 76 куб. м. Нам необходимо шесть таких контейнеров, так как наш груз имеет полукруглую форму и требует специальные условия транспортировки.

Таблица 6

Стоимость морской перевозки до порта Пирейский

Участники отбора	АО «РЖД логистика»	ООО «Модуль»	ООО «SAVING Logistics Urals»
ТЭО по маршруту Новороссийск — Коринф (морская перевозка), руб./т	19 320	—	—
ТЭО по маршруту Новороссийск — Коринф (морская перевозка), USD/1 контейнер	—	5653	5650

Перевод стоимости морской перевозки в рубли на момент поступления предложений по мультимодальной перевозке представлено в табл. 7.

Таблица 7

Перевод стоимости морской перевозки в рубли

Сумма, USD	Курс по ЦБ	Перевод, руб.
5653	63,915	361 311,4
5650	63,915	361 119,7

Вся необходимая дополнительная информация по перевозке представлена в табл. 8.

Таблица 8

Дополнительная информация по перевозке груза Челябинск (Россия) — Коринф (Греция)

Участники отбора	АО «РЖД логистика»	ООО «Модуль»	ООО «SAVING Logistics Urals»
Стоимость страхования груза, %	0,1	0,12	0,1
Срок доставки, дней	10—14	12—19	12—15
Порядок и условия расчетов, дней	60	30	60

Масса перевозимого груза в сумме составляет 30,29 т, цена продукции в одном автомобиле — 22000 евро, курс евро на момент предложения 70,5151.

Также следует учесть плату за морскую упаковку, которая обеспечит сохранность груза при погрузочно-разгрузочных работах, воздействии внешних факторов (солнечные лучи) по организации данной мультимодальной перевозки.

Груз поступит в Пирейский порт. Необходимо учесть, что доставка груза по договору — «от двери до склада», поэтому нужно доставить груз до само-

го Коринфа и найти там автомобили, подходящие для нашей перевозки. Осуществить это гораздо сложнее в другой стране.

Расстояние от Пирейского порта до Коринфа (Греция) составляет 104 км, схема маршрута представлена на рис. 4. Стоимость такой перевозки автотранспортом в среднем составляет 200 долл. за один автомобиль, то есть 12 800 руб.

Все остальные услуги, такие как погрузочно-разгрузочные работы, платы, сборы, обслуживание, таможенное оформление, включены в стоимость перевозки.

Произведем расчет стоимости перевозки по каждому перевозчику.

Стоимость перевозки с АО «РЖД логистика» составит:

$$322\,000 \times 6 + 19\,320 \times 30,29 + 22\,000 \times 6 \times 70,5151 \times 0,1\% + 6 \times 12\,800 = 2\,603\,310,793 \text{ (руб.)}$$

Стоимость перевозки с перевозчиком ООО «Модуль» составит:

$$325\,000 \times 6 + 361\,311 \times 6 + 22\,000 \times 6 \times 70,5151 \times 0,12\% + 6 \times 12\,800 = 4\,205\,835,591 \text{ (руб.)}$$

Стоимость перевозки с ООО «SAVING Logistics Urals» составит:

$$343\,000 \times 6 + 361\,119 \times 6 + 22\,000 \times 6 \times 70,5151 \times 0,1\% + 6 \times 12\,800 = 4\,310\,821,993 \text{ (руб.)}$$

Таким образом, самым оптимальным по стоимости мультимодальной перевозки будет предложение от АО «РЖД логистика»: 2 603 310,793 руб.,

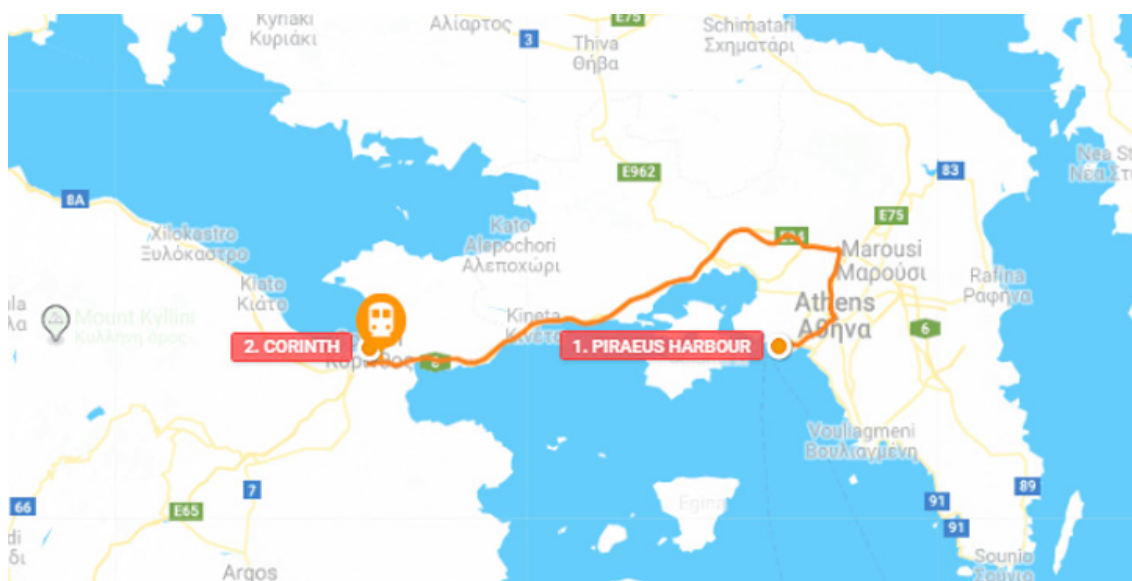


Рис. 4. Схема маршрута Пирейский порт — Коринф (Греция)

что на 1 004 002 руб. дороже, чем перевозка только автомобильным транспортом. По таким критериям, как срок доставки 10—14 дней и отсрочка платежа в размере 60 дней, это предложение является самым лучшим. Самым невыгодным вариантом для нашей перевозки является предложение от ООО «SAVING Logistics Urals»: 4 310 821,993 руб.

Проведем аудит и рассмотрим финансовые результаты деятельности представленных компаний, чтобы проверить их репутацию и нивелировать свои «скрытые» риски (табл. 9 и 10). Рассчитаем коэффициент ликвидности, финансовой устойчивости и прогноза банкротства.

Рассчитаем коэффициенты компании АО «РЖД логистика».

Коэффициент ликвидности:

$$3\,567\,950\,000 / 3\,296\,364\,000 = 1,08.$$

Коэффициент финансовой устойчивости:

$$(1\,570\,630\,000 + 898\,874\,000) / 5\,869\,784\,000 = 0,42.$$

Коэффициент прогноза банкротства:

$$(3\,567\,950\,000 - 3\,400\,280\,000) / 5\,869\,784\,000 = 0,02.$$

Можем сделать вывод, что у компании АО «РЖД логистика» нет опасности банкротства, она в состоянии стабильно оплачивать текущие счета, ко-

эффициент финансовой устойчивости вызывает тревогу за устойчивость компании.

Рассчитаем коэффициенты компании ООО «Модуль».

Коэффициент ликвидности:

$$1\,479\,758\,000 / 1\,317\,044\,000 = 1,12.$$

Коэффициент финансовой устойчивости:

$$(1\,136\,707\,000 + 792\,446\,000) / 3\,294\,494\,000 = 0,59.$$

Коэффициент прогноза банкротства:

$$(1\,479\,758\,000 - 1\,365\,342\,000) / 3\,294\,494\,000 = 0,03.$$

Можем сделать вывод, что у компании ООО «Модуль» нет опасности банкротства, она в состоянии стабильно оплачивать текущие счета, коэффициент финансовой устойчивости вызывает тревогу за устойчивость компании.

Рассчитаем коэффициенты компании ООО «SAVING Logistics Urals».

Коэффициент ликвидности:

$$15\,672\,000 / 10\,196\,000 = 1,53.$$

Коэффициент финансовой устойчивости:

$$(5\,517\,000 + 8000) / 15\,721\,000 = 0,35.$$

Коэффициент прогноза банкротства:

$$(15\,672\,000 - 10\,196\,000) / 15\,721\,000 = 0,34.$$

Таблица 9

Финансовые результаты деятельности компаний, руб.

Участники отбора	АО «РЖД логистика»	ООО «Модуль»	ООО «SAVING Logistics Urals»
Собственный капитал компании	1 570 630 000	1 136 707 000	5 517 000
Долгосрочные кредиты и займы	898 874 000	792 446 000	8 000
Валюта баланса	5 869 784 000	3 294 494 000	15 721 000
Оборотные активы	3 567 950 000	1 479 758 000	15 672 000
Текущие обязательства	3 296 364 000	1 317 044 000	10 196 000
Краткосрочные кредиты и займы	3 400 280 000	1 365 342 000	10 196 000

Таблица 10

Аудит компаний

Критерий аудита	АО «РЖД логистика»	ООО «Модуль»	ООО «SAVING Logistics Urals»
Коэффициент ликвидности	1,08	1,12	1,53
Коэффициент финансовой устойчивости	0,42	0,59	0,35
Коэффициент прогноза банкротства	0,02	0,03	0,34
Судебные разбирательства	Есть	Есть	0
Собственный транспорт компании	Есть	Есть	Есть
Репутация (многократность участия и победы в торгах)	Положительная	Положительная	Положительная
Участие в ГОЗ (госзакупках) и федеральных проектах	144	20	4

Можем сделать вывод, что у компании ООО «SAVING Logistics Urals» нет опасности банкротства, она в состоянии стабильно оплачивать текущие счета, коэффициент финансовой устойчивости вызывает тревогу за устойчивость компании.

Таким образом, проанализировав табл. 9 и 10, видим, что АО «РЖД логистика» имеет хорошие финансовые показатели и репутацию. Выбрав этого перевозчика, мы нивелируем свои риски и можем доверить ему перевозку нашего груза.

Можем сделать вывод, что мультимодальная перевозка в нашем случае является достаточно затратной, хоть и быстрее по времени доставки и не имеет больших трудностей, как в первом варианте.

Разработка наилучшего варианта международной перевозки

Исходя из возможных политических рисков, связанных с перевозкой автомобильным транспортом и большими затратами на мультимодальную перевозку можно предложить следующий вариант перевозки. Перевозка автомобильным транспортом Челябинск (Россия) — Беларусь — Коринф (Греция).

Сравнительно небольшая Беларусь является одним из крупнейших торгово-экономических партнеров России. Развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Беларуси, — одна из приоритетных задач транспортного комплекса страны.

Выбрав именно такой маршрут, мы имеем хорошие условия для транспортных перевозок, сможем сэкономить много времени на таможенных пунктах. К тому же у нас не возникают риски не взять груз на обратном пути, так как данный маршрут проходит через страны, где есть спрос на перевозки в Россию. Расстояние такой перевозки составит 5173 км, то есть больше, чем в ранее предложенных вариантах.

После того как было размещено данное коммерческое предложение с ценой 322 000 руб. за автомобиль (учитывая цены в предыдущих предложениях и цену, которая в первую очередь устраивала бы ЧТПЗ), на него сразу же откликнулась транспортная компания ООО «С.А.В. транс». Таким образом, через Беларусь груз отправится в конечный пункт автомобильным транспортом до склада в город Коринф.

Схема маршрута до Республики Беларусь представлена на рис. 5.

Схема маршрута от республики Беларусь до Коринф (Греция) представлена на рис. 6.

Таким образом, имеются следующие данные для перевозки автомобильным транспортом (Челябинск — Коринф):

1. Пункт отправления — Челябинск (Россия).
2. Тип груза — отходы из черных металлов.
3. Количество грузовых единиц — 6 еврофура.
4. Пункт назначения — Коринф (Греция).

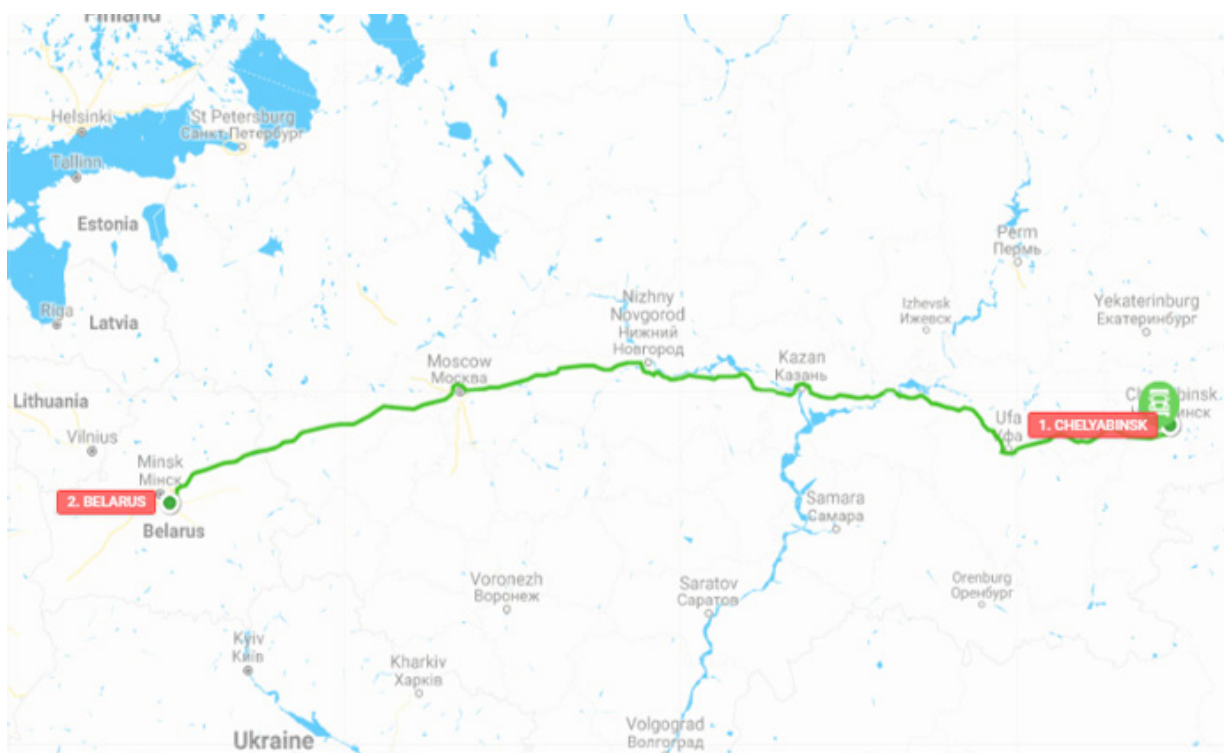


Рис. 5. Схема маршрута Челябинск (Россия) — Беларусь

Вся информация по перевозке представлена в табл. 11.

Таблица 11

**Информация по перевозке груза
Челябинск (Россия) — Коринф (Греция)**

Наименование	ООО «С.А.В. транс»
Стоимость страхования груза, %	0,1
Срок доставки, дней	13—15
Порядок и условия расчетов, дней	60

Масса перевозимого груза в сумме составляет 30,29 т, цена продукции в одном автомобиле — 22000 евро, курс евро на момент предложения 70,5151.

Также услуги, такие как погрузочно-разгрузочные работы, платы, сборы, обслуживание, таможенное оформление, включены в стоимость перевозки.

Произведем расчет стоимости перевозки по каждому перевозчику.

Стоимость перевозки с перевозчиком ООО «С.А.В. транс» составит:

$$322000 \times 6 + 22000 \times 6 \times 70,5151 \times 0,1\% = 1\,941\,307,993 \text{ (руб.)}$$

Таким образом, стоимость перевозки автомобильным транспортом из Челябинска (Россия) в Коринф (Греция) составит 1 941 307,993 руб., что дороже самой выгодной перевозки на 342 000, но это не играет большой роли, учитывая, что если мы повезем

дешевле, то из-за возникающих рисков мы можем потерять больше.

Проведем аудит и рассмотрим финансовые результаты деятельности компании, чтобы проверить их репутацию и нивелировать свои «скрытые» риски (табл. 12 и 13). Рассчитаем коэффициент ликвидности, финансовой устойчивости и прогноза банкротства.

Таблица 12

**Финансовые результаты
деятельности компании, руб.**

Показатель	ООО «С.А.В. транс»
Собственный капитал компании	105 970 000
Долгосрочные кредиты и займы	49 230 000
Валюта баланса	559 648 000
Оборотные активы	251 336 000
Текущие обязательства	230 449 000
Краткосрочные кредиты и займы	230 449 000

Рассчитаем коэффициенты компании ООО «С.А.В. транс».

Коэффициент ликвидности:

$$251\,336\,000 / 230\,449\,000 = 1,09.$$

Коэффициент финансовой устойчивости:

$$(105\,970\,000 + 49\,230\,000) / 559\,648\,000 = 0,27.$$

Коэффициент прогноза банкротства:

$$(251\,336\,000 - 230\,449\,000) / 559\,648\,000 = 0,04.$$

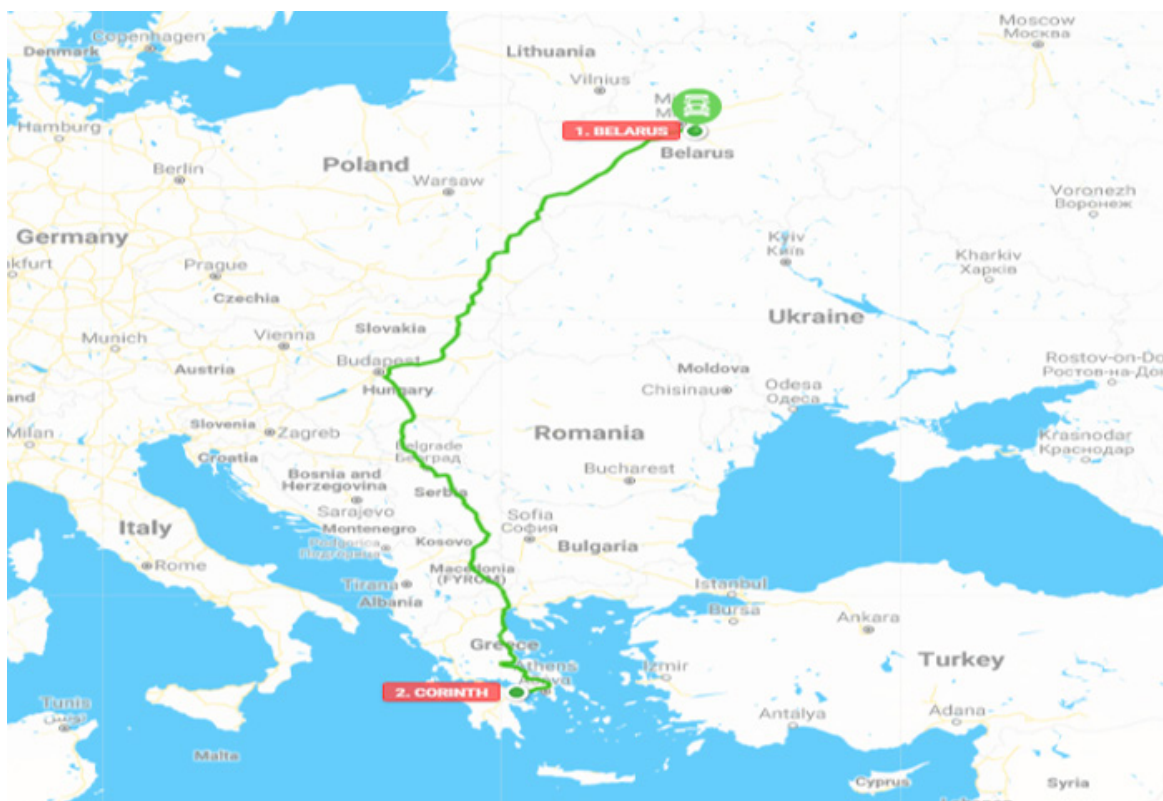


Рис. 6. Схема маршрута Беларусь — Коринф (Греция)

Таблица 13
Аудит компании ООО «С.А.В. транс»

Критерий аудита	ООО «С.А.В. транс»
Коэффициент ликвидности	1,09
Коэффициент финансовой устойчивости	0,27
Коэффициент прогноза банкротства	0,04
Судебные разбирательства	0
Собственный транспорт компании	Есть
Репутация (многократность участия и победы в торгах)	Положительная
Участие в ГОЗ (государственных закупках) и федеральных проектах	1

Можем сделать вывод, что у компании ООО «С.А.В. транс» нет опасности банкротства, предприятие в состоянии стабильно оплачивать текущие счета, коэффициент финансовой устойчивости вызывает тревогу за устойчивость компании.

Проведем SWOT-анализ (табл. 14), так как у каждого из предложенных вариантов есть свои преимущества и недостатки, возможности и угрозы со стороны внешней среды, и каждый маршрут имеет право на существование.

Подведем итог. В нашей работе мы проанализировали два варианта международных перевозок груза и разработали третий из Челябинска (Россия) в Коринф (Греция) разными видами транспорта, рассчитали стоимость коммерческих предложений каждой компании.

На основе SWOT-анализа и расчетов стоимости международных перевозок мы можем оценить каждую компанию (табл. 15), определить лидера и наиболее эффективный маршрут международной перевозки.

Можно сделать вывод, что в данной ситуации эффективным по стоимости и срокам доставки является маршрут через Беларусь с перевозчиком ООО «С.А.В. транс».

Стоит отметить, что для того, чтобы выбрать оптимальный вариант доставки груза, нужно изучить имеющиеся предложения на рынке, учесть все видимые и скрытые затраты. Как правило, руководство предприятия не всегда изучает и анализирует скрытые показатели, в таком случае стоит задача выявить и определить все явные и неявные издержки.

Таблица 14

SWOT-анализ компаний

Преимущества	Недостатки
ООО «SAVING Logistics Urals»: <ul style="list-style-type: none"> — хорошие финансовые показатели; — низкая стоимость перевозки (в одну сторону) АО «РЖД логистика»: <ul style="list-style-type: none"> — хорошие финансовые показатели ООО «С.А.В. транс»: <ul style="list-style-type: none"> — низкая стоимость перевозки 	ООО «SAVING Logistics Urals»: <ul style="list-style-type: none"> — увеличение стоимости перевозки (нет перевозок на обратном пути) АО «РЖД логистика»: <ul style="list-style-type: none"> — большая стоимость перевозки
Возможности	Угрозы
ООО «SAVING Logistics Urals»: <ul style="list-style-type: none"> — небольшое расстояние АО «РЖД логистика»: <ul style="list-style-type: none"> — быстрая доставка ООО «С.А.В. транс»: <ul style="list-style-type: none"> — есть возможность взять груз на обратном пути; — нет риска задержаться на таможенном пункте 	ООО «SAVING Logistics Urals»: <ul style="list-style-type: none"> — политические риски при перевозке через Украину; — увеличение срока перевозки; — нет перевозок на обратном пути АО «РЖД логистика»: <ul style="list-style-type: none"> — сложности с пребыванием перевозчиков в другой стране; — много погрузочно-разгрузочных работ (риск повреждения продукции) ООО «С.А.В. транс»: <ul style="list-style-type: none"> — увеличение расстояния

Таблица 15

Оценка компаний

Компании	ООО «SAVING Logistics Urals»	АО «РЖД логистика»	ООО «С.А.В. транс»
Вид транспорта	Автомобильный транспорт	Морской и автомобильный транспорт	Автомобильный транспорт
Расстояние, км	4113	4586	5173
Стоимость перевозки	1 599 308	2 594 935	1 941 308
Срок доставки	14—15	10—14	13—15
Оценка	2	1	3

Список литературы

1. Баранова Ю. О. Интермодальные и мультимодальные перевозки грузов: проблемы терминологии // Известия СПбГЭУ. 2012. № 6.
2. Белозерцева Н. П., Самойленко И. С., Ярайкина М. С. Классификация субъектов рынка железнодорожных грузоперевозок Российской Федерации // Вестник евразийской науки. 2013. № 3 (16).
3. Василёнок В. Л., Негреева В. В., Шевченко Я. В. Организация интермодальных перевозок: международный и российский опыт // Экономика и экологический менеджмент. 2015. № 4.
4. Зубаков Г. В. Инновационные аспекты логистики внешнеэкономической деятельности. Идеология построения единой информационной среды // ТДР. 2010. № 1.
5. Зуева О. Н., Колесников Б. В. Развитие методологии логистики в сфере таможенного оформления товаров // Управленец. 2013. № 1 (41).
6. Иевлева А. А. Анализ эффективности использования различных видов транспорта при выполнении международных перевозок грузов в направлении Европа — Азия // ТДР. 2010. № 2.
7. Крашениников Е. В. Логистизация экспедиционных услуг при осуществлении международных перевозок // Вестник РГЭУ РИНХ. 2008. № 25.
8. Ленковская Р. Р. К вопросу о правах и обязанностях сторон по договору транспортной экспедиции // Пробелы в российском законодательстве. 2016. № 7.
9. Лукашенко Е. А. Конкурентоспособность российских посреднических компаний в сфере международного бизнеса // Современная конкуренция. 2012. № 4.
10. Маслов С. А. Внешнеэкономическая деятельность без посредников: принципы работы и необходимые требования к участникам // Экономика. Налоги. Право. 2015. № 4.
11. Панков А. Г. Модели выбора логистических посредников // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2009. № 3 (79).
12. Паршута А. А. Формирование продажной цены на транспортно-экспедиционные услуги // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2012. № 4 (36).
13. Сакульева Т. Н. Международные транспортные коридоры России как инструмент интеграции в мирохозяйственный товарообмен // Вестник ГУУ. 2015. № 3.
14. Тюрин А. Ю. Особенности планирования сроков доставки грузов в международном сообщении // Вестник КузГТУ. 2003. № 1.
15. Холопов К. В., Балакирева С. М. Инновационные решения в доставке грузов в международной торговле // Российский внешнеэкономический вестник. 2014. № 6.
16. Холопов К. В., Голубчик А. М. Допуск иностранных перевозчиков и экспедиторов на национальные рынки транспортных и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 10.
17. Холопов К. В., Соколова О. В. Состояние и анализ функционирования российской системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. № 12.
18. Черныш А. Я., Гупанова Ю. Е. Развитие системы таможенно-логистического обслуживания в целях обеспечения экономической безопасности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2018. № 6 (363).
19. Чернышов А. С., Дерен И. И. Тенденции развития российского рынка транспортно-логистических экспресс-услуг // Пространство экономики. 2012. № 2—3.
20. Шиндина Т. А., Е. А. Степанов Специфика таможенно-логистических механизмов в системе внешней торговли России // Вестник КГПУ им. В. П. Астафьева. 2014. № 4 (30).

Сведения об авторах

Егорова Александра Анатольевна — кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической теории и регионального развития экономического факультета Челябинского государственного университета, Челябинск, Россия. aleksandra_csu@mail.ru

Ужегов Артём Олегович — магистрант кафедры экономической теории и регионального развития экономического факультета Челябинского государственного университета, Челябинск, Россия. uzhegov1996@mail.ru

Bulletin of Chelyabinsk State University.

2020. No. 6 (440). *Economic Sciences. Iss. 69. Pp. 187—199.*

PROBLEMS OF EFFICIENCY OF DELIVERY OF INTERNATIONAL CARGOES IN THE FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF THE INDUSTRIAL ENTERPRISE

A. A. Egorova

Chelyabinsk State University, Chelyabinsk, Russia. aleksandra_csu@mail.ru

A. O. Uzhegov

Chelyabinsk State University, Chelyabinsk, Russia. uzhegov1996@mail.ru

The relevance of the research topic is that enterprises often encounter the problem of choosing a freight carrier, while trying to choose the most economical option. The management of enterprises often does not understand that a small gain in the carrier's tariff leads to quite serious subsequent costs due to failure to meet delivery deadlines. Thus, casting doubt on the effectiveness of logistics activities in the enterprise. The article discusses an example of cargo delivery by road, as well as using multimodal transportation. After comparing these transportation options, the authors propose the best, in terms of efficiency, option for international transportation. The article addresses the problems of choosing the best carrier, as well as the problem of choosing the best option for the delivery of goods.

Keywords: *transport logistics, multimodal transportation, foreign economic activity.*

References

1. Baranova Y. O. (2012) *Izvestiia SPbGGEU*, no. 6 [in Russ.].
2. Belozertseva N. P., Samoilenko I. S., Yaraikina M. S. (2013) *Vestnik evraziyskoy nauki*, no. 3 (16) [in Russ.].
3. Vasilenok V. L., Negreeva V. V., Shevchenko Y. V. (2015) *Ekonomika i ekologicheskiy menedzhment*, no. 4 [in Russ.].
4. Zubakov G. V. (2010) *TDR*, no. 1 [in Russ.].
5. Zueva O. N., Kolesnikov B. V. (2013) *Upravlenec*, no. 1 (41) [in Russ.].
6. Ievleva A. A. (2010) *TDR*, no. 2 [in Russ.].
7. Krashennikov E. V. (2008) *Vestnik RSEU RINH*, no. 25 [in Russ.].
8. Lenkovskaya R. R. (2016) *Probely v rossiyskom zakonodatel'stve*, no. 7 [in Russ.].
9. Lukashenko E. A. (2012) *Sovremennaya konkurentciya*, no. 4 [in Russ.].
10. Maslov S. A. (2015) *Ekonomika. Nalogi. Pravo*, no. 4 [in Russ.].
11. Pankov A. G. (2009) *Nauchno-tehnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politekhnicheskogo universiteta. Ekonomicheskie nauki*, no. 3 (79) [in Russ.].
12. Parshuta A. A. (2012) *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyy analiz. Modelirovanie*, no. 4 (36) [in Russ.].
13. Sakuleva T. N. (2015) *Vestnik GUU*, no. 3 [in Russ.].
14. Tyurin A. Y. (2003) *Vestnik KuzSTU*, no. 1 [in Russ.].
15. Kholopov K. V., Balakireva S. M. (2014) *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik*, no. 6 [in Russ.].
16. Kholopov K. V., Golubchik A. M. (2019) *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik*, no. 10 [in Russ.].
17. Kholopov K. V., Sokolova O. V. (2015) *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik*, no. 12 [in Russ.].
18. Chernysh A. Y., Gupanova Y. E. (2018) *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'*, no. 6 (363) [in Russ.].
19. Chernyshov A. S., Derain I. I. (2012) *Prostranstvo ekonomiki*, no. 2-3 [in Russ.].
20. Shindina T. A., Stepanov E. A. (2014) *Vestnik KGPU imeni V. P. Astaf'eva*, no. 4 (30) [in Russ.].