

УДК 656

ТАМОЖЕННАЯ ЛОГИСТИКА И УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК ЭКСПОРТА ЗЕРНА

Истомин Л.Г., Анискин А.А.

Сибирский государственный университет путей сообщения

CUSTOMS LOGISTICS AND GRAIN EXPORT SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

Istomin L.G., Aniskin A.A.

Siberian State Transport University

Аннотация

Сегодня экспортная логистика представляет собой сложную систему организации и осуществления международных перевозок, на которую в реальном времени оказывают влияние ряд внутренних и внешних факторов. Таким образом данная работа нацелена на обобщения и раскрытые данных факторов, проведение анализа влияния каждого фактора на осуществление таможенной логистики в области перевозок зерна. В данной работе представлен анализ связи цены на зерно и объемом его экспорта, влияния инфраструктуры, а также действий государства, которые непосредственно влияют на осуществление той или иной перевозки.

Ключевые слова: логистика, экспорт, факторы, зерно.

Abstract

Today, export logistics is a complex system of organization and implementation of international transportation, which is influenced in real time by a number of internal and external factors. Thus, this work is aimed at summarizing and disclosing these factors, analyzing the impact of each factor on the implementation of customs logistics in the field of grain transportation. This paper presents an analysis of the relationship between the price of grain and the volume of its exports, the impact of infrastructure, as well as government actions that directly affect the implementation of a particular transportation.

Keywords: logistics, export, factors, grain.

На сегодняшний день таможенная логистика представляет собой сложный многоступенчатый комплекс организации и осуществления международных перевозок. В особенности это касается международных перевозок зерна, которые в свою очередь имеют сезонный характер и осуществление которых во многом зависит от внешних факторов (урожайность, спрос в третьих странах, размер вывозной таможенной пошлины, цена на сырье на внутреннем и внешнем рынках, применение тарифных и нетарифных мер регулирования внешнеэкономической деятельности, запреты и ограничения со стороны третьих стран и т.д.). Все вышеперечисленные пункты прямо или косвенно влияют на осуществление таможенной логистики. Конечно, данные пункты применимы не только для осуществления международных перевозок зерна, но и других товаров, которые экспортируются в третьи страны. Также они могут отличаться от вида перевозки или рода груза, перевозимым тем или иным видом транспорта. Именно поэтому целью данной работы будет формирование общих для большинства товаров факторов,

влияющих прямо или косвенно на осуществление таможенной логистики.

Как мы знаем главная цель таможенной логистики – не просто осуществление экспортной перевозки, а осуществление перевозки с минимальными затратами. Именно поэтому главным фактором, влияющим на таможенную логистику, является затраты на транспортную перевозку. Именно они позволяют сохранить ту прибыль, которая формируется при перепродаже сырья от фермера через экспортера клиенту в третью страну. Существует огромное количество видов транспорта, а также инфраструктурных возможностей для построения наиболее выгодной логистической перевозки. Так, к примеру, для перевозки пшеницы из новосибирской области до порта Новороссийск для дальнейшей перевалки на корабль можно использовать большой перечень транспортных средств: фуры, контейнеровозы, крытые вагоны, вагоны-зерновозы, а также полувагоны. Тара может быть также различной: мешки, бигбегги. Таким образом комбинируя вид транспорта с выбранным грузом, проложенным

маршрутом, а также решая фасовать товар или нет экспортер создает подходящую в ценовом плане перевозку, реализуя главную цель - осуществить перевозку как можно дешевле. Логично, что отсутствие выполнения данного критерия лишает всякого смысла осуществления логистической перевозки именно поэтому цена перевозки играет критическую роль.

транспортировки в данный промежуток времени достаточно низкая. Далее с декабря объемы экспорта зерна падают, из-за продолжающегося роста цен на него. Это связано с тем, что с ростом цены на зерно растут и цены на транспортировку. Экспортным фирмам становится сложнее купить сырье для продажи и найти транспорт по подходящей цене. Таким

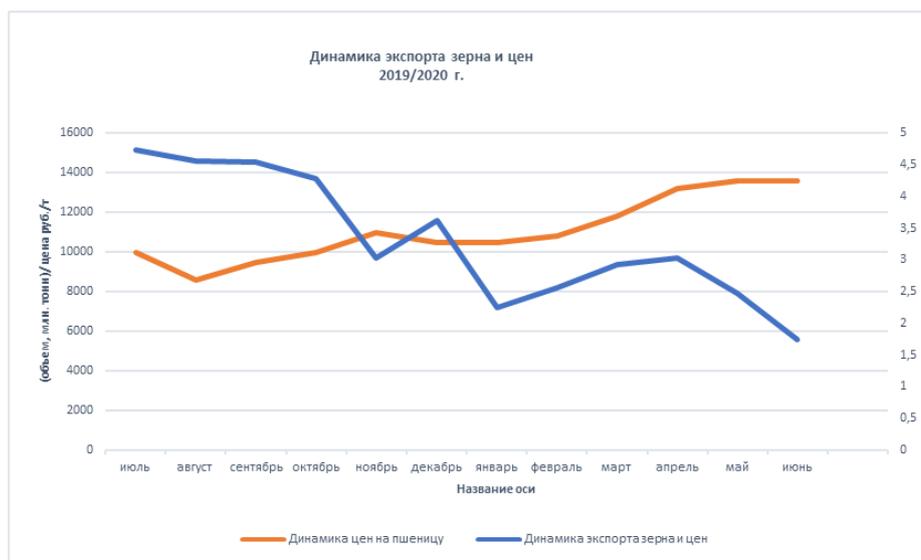


Рис. 1. Динамика экспорта зерна и цен

Также немаловажным фактором, влияющим на осуществление таможенной логистики, является цена перевозимого сырья на внутреннем и внешнем рынках. Не секрет, что целью осуществления экспортной деятельности является извлечение прибыли из тех товаров, которые были экспортированы в третьи страны. Однако если цена на внешнем рынке слишком низкая, по сравнению с ценой на внутреннем рынке, то экспортер скорее откажется продажи товара на внешний рынок, так как затраты на логистику и риски, связанные с ней, могут лишить экспортера прибыли. Если обратиться к графику ниже, то можно увидеть, что самый большой вывоз зерна происходит с августа по октябрь, именно в тот период, когда цена на сырье у фермера еще достаточно низкая для покупки и перепродажи на внешний рынок. Если коснуться роли логистики в данный промежуток времени, то можно отметить, что она играет важную роль, но не ключевую, так как изначально цена

образом смысл осуществления таможенной логистики существует только тогда, когда есть возможность получения прибыли за счет разницы цены на внутреннем рынке и на внешнем.

Следующим и немаловажным фактором осуществления таможенной логистики является государственная политика в области регулирования внешнеторговой деятельности. Далеко не секрет, что государство является регулятором рынка. Проводя определенную политику правительство и другие органы государственной власти стараются обеспечить государственную безопасность страны, куда входит продовольственная безопасность, контроль за распространением опасных заболеваний животных и растений, а также контроль за ценами на продовольствие на внутреннем рынке. При дестабилизации ситуации, к примеру в области цен на продовольствие, государство вводит ряд ограничений, которые непосредственно оказывают влияние как на экспортную деятельность,

так и на осуществление таможенной логистики. Так 15 февраля 2021 года постановлением правительства были введены экспортные пошлины на зерновые культуры (пшеница, овес, ячмень) в размере 50% от таможенной стоимости, но не более 100 евро за тонну [1]. Это привело к удорожанию для экспортеров приобретение и доставку зерна в третьи страны. Это привело к тому, что многие стали искать альтернативные пути поставки, например отказываться от перевозок контейнерами в пользу зерновозов или крытых вагонов. Однако зачастую такие ограничения могут и вовсе прекратить поставки того или иного товара, как например гречихи. Постановление правительства запрещает вывоз гречихи с 5 июня по 31 августа. Таким образом государственная политика прямо влияет на возможность таможенной логистики по ряду направлений [2].

Третьим, но немаловажным фактором, влияющим на осуществление таможенной логистики, является инфраструктурные особенности регионов страны и расположение пункта назначения груза. Всем известно, что российская инфраструктурная сеть автомобильных, железных дорог, речного и морского транспорта является одной из самых обширных в мире. Это открывает широкие возможности при построении логистических маршрутов перевозки, позволяет минимизировать издержки и использовать мультимодальные перевозки. Также это благотворно влияет на скорость доставки товаров из пункта А в пункт Б. К примеру, обширность транспортной инфраструктуры нашей страны позволяет использовать несколько путей доставки груза. Так для перевозки растительного масла из города Новосибирска до китайского города Далянь может использовать несколько путей доставки:

- от станции Клевиха до порта Новороссийск железнодорожным транспортом, далее морским транспортом до порта Далянь;

- от станции Клевиха до порта Находка железнодорожным транспортом, далее морским транспортом;

- от станции Клевиха до станции Забайкальск железнодорожным транспортом, далее автомобильным транспортом и т.д.

Однако несмотря на ряд преимуществ, существует перечень недостатков, которые негативным образом влияют на осуществление таможенной логистики. Одним из таких недостатков является инфраструктурная отсталость ряда регионов страны. Так в области железнодорожного транспорта в Сибирском федеральном регионе существует проблемы связанные с не оснащённостью железнодорожных станций необходимым оборудованием (тепловозами, весами предназначенные для взвешивания вагонов). Зачастую станция, имеющая несколько тупиков для погрузки вагонов, имеет только один тепловоз для формирования/расформирования грузовых поездов, а также постановки вагонов под

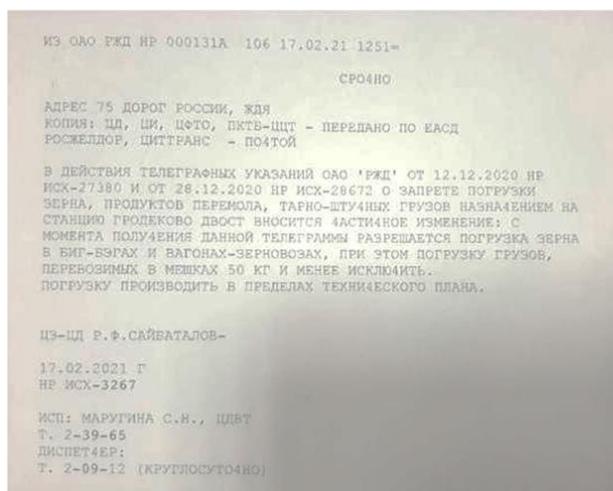


Рис. 2. Запретительная телеграмма о погрузке зерна в тару (мешки 50 кг и менее)

погрузку. Если учитывать, что на станции могут находиться до 5-6 поездов (300-500 вагонов), то процесс расформирования и погрузки вагонов могут занимать колоссальное время, которое может обернуться большими убытками, так как это нарушает установленные сроки поставки. Также ярким примером инфраструктурной отсталости может послужить ситуация, сложившаяся на приграничной жд станции Забайкальск. В 2020 году через китайскую границу было перевезено более 300000 тысяч тонн грузов, что является на 100% более годом ранее (150000 тонн). Следовательно, нагрузка на станцию

возросла до такой степени, что процесс выгрузки вагонов на китайской стороне мог занимать до месяца, в связи с огромными очередями поездов на границе [3].

Все это привело к большим убыткам для экспортных фирм. Таким образом недостатки логистической инфраструктуры создает трудности с области реализации таможенной логистики как вида деятельности.

Также стоит отметить современную ситуацию с распространением вирусной инфекции COVID-19, которая хоть и далека от таможенной логистики, однако наносит ей существенный урон и является в нынешнее время фактором ее осуществления. В частности, карантинные ограничения, вводимые государствами в одностороннем порядке на сегодняшний день, заставляют экспортеров менять вид транспорта для транспортировки своего товара. Дело в том, что государства, для недопущения распространения коронавирусной инфекции, запрещают перевозить продовольственные товары в таре, которая предполагает ручную выгрузку. Так, к примеру в декабре 2020 года со стороны Китайской железной дороги вышли запретительные телеграммы, запрещающие погрузку зерна в тару (мешки 50 кг и менее) в крытые вагоны, так как это предполагает ручную разгрузку.

В связи с этим экспортерам экстренно приходилось переходить на альтернативные виды транспорта, такие как вагоны-зерновозы и контейнера. Вместе с тем тысячи

груженных фасованных зерном вагонов остановились, так и не доехав на границе учиним коллапс на многих станциях, так как брошенные вагоны парализовали работу станций. Многие вагоны, простояли более трех месяцев, как, к примеру на станции Канск-Енисейский. Из-за этого многие экспортеры обанкротились или понесли колоссальные убытки. Также со стороны магнолии поступали телеграммы о временном запрете перевозки зерновых культур транзитом в Китай через Монголию.

Подобные проблемы коснулись не только Россию, но и другие страны. В связи с этим Международный союз дорожного транспорта (IRU) и Международная федерация работников транспорта – опубликовали открытое письмо к правительствам всех стран с просьбой о поддержке транспортной отрасли в условиях распространения COVID-19.

Таким образом стоит сказать, что современная таможенная логистика имеет огромный перечень факторов, которые прямо или косвенно влияют на осуществление логистической перевозки. Это может быть непосредственно стоимость перевозки, влияние государственной политики, инфраструктура, а также ковидные ограничения стран. Из этого следует то, что государство на сегодняшний день должно проводить взвешенную политику поддержки логистической сферы, как в плане инфраструктуры, так в плане субсидий экспортным фирмам.

Список литературы

1. Постановление Правительства РФ от 23 января 2021 года №33 (электронный ресурс). URL: <http://government.ru/> (дата обращения 27.06.2021).
2. Постановление правительства РФ от 30.04.2021 № 684 (электронный ресурс). URL: <http://government.ru/> (дата обращения 27.06.2021).

3. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики (электронный ресурс). URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения 27.06.2021).

Поступила в редакцию 20.12.2021

Сведения об авторах:

Истомин Леонид Григорьевич – профессор кафедры таможенного дела Сибирского государственного университета путей сообщения, кандидат экономических наук, профессор, e-mail: istominlg@stu.ru.

Анискин Андрей Александрович – логист ООО Сибирская зерновая компания, e-mail: istominlg@stu.ru.

Электронный научно-практический журнал "Бюллетень инновационных технологий" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru