

Управління постачальниками транспортних послуг

Організації гуманітарного реагування все частіше починають покладатися на зовнішніх постачальників транспортних послуг. Зовнішній постачальник транспортних послуг визначається як будь-яка третя сторона, яка може перевозити або визначати судна, які можуть перевозити вантажі комерційним шляхом. У разі укладення контрактів зі сторонніми постачальниками транспортних послуг повинен існувати структурований підхід до процесу відбору, подібний до інших форм закупівель, а також подальший моніторинг та контроль обраного постачальника або обраних постачальників. Існує низка важливих питань, які слід врахувати, щоб забезпечити вибір надійного постачальника, який надаватиме належний рівень послуг за прийнятну вартість.

Процес відбору, прийнятий для придбання всіх послуг, охоплюється затвердженою політикою, процесами та процедурами закупівель організації. В ідеалі укладання контрактів має відбуватися на конкурентних засадах, на ринкових умовах, а переговори мають бути відкритими та прозорими, що забезпечить економічну ефективність та рівні можливості для відповідних комерційних структур.

Також зростає рівень уваги до етичних стандартів підрядників, включаючи їх сприяння та участь у тому, що вважатиметься порушенням державного та національного законодавства, порушенням прав людини або їх залучення до сторін конфлікту.

Загальні критерії відбору постачальника транспортних послуг

Критерії відбору будуть відрізнятися від організації до організації. Деякі фактори, які можуть вплинути на вибір постачальників транспортних послуг:

- Характеристики та можливості перевізника.
- Доведена ефективність.
- Своєчасність доставки.
- Відома чесність, репутація та надійність.
- Хороші відносини з іншими перевізниками.
- Фінансова спроможність покрити витрати на надання послуги.
- Можливість надання комбінованих послуг, за потреби.
- Подання своєчасних звітів та коректних рахунків-фактур.
- Ліцензована урядом для проведення митних формальностей та регулярно поінформована про зміни митних вимог.
- Власний митний склад або доступ до нього для захисту та контролю транзитних вантажів.
- Власний автопарк для внутрішніх перевезень та доступ до спеціалізованих транспортних засобів у разі потреби, таких як контейнеровози, низькорамні причепа, автоцистерни тощо.
- Гнучкі у своїй доступності в найкоротші терміни, також у неробочий час та у святкові дні.
- Мають вплив на транспортному ринку, на портову адміністрацію тощо.
- Досвід успішного вирішення питань звільнення від сплати мита для гуманітарних організацій.
- Мають офіс в районі порту або поблизу.
- Мають принаймні загальнонаціональну, бажано міжнародну регіональну мережу.
- Ефективно використовують технології, включаючи хорошу телекомунікаційну систему та, бажано, комп'ютеризовану систему відстеження, яка дозволяє бачити, де знаходяться вантажі в певний час.

Типові постачальники послуг

Хоча для обробки міжнародних перевезень бажано використовувати посередника, такого як експедитор або кліринговий агент, все одно важливо мати базове розуміння ролі інших сторонніх постачальників послуг, що беруть участь у міжнародному перевезенні.

Приватні транспортні компанії - Приватні компанії, які володіють та експлуатують такими транспортними засобами, як вантажівки або літаки безпосередньо. Багато приватних транспортних компаній мають скрадові прямого продажу та обслуговування клієнтів, зокрема невеликі місцеві транспортні компанії. Інші компанії, такі як великі авіакомпанії, можуть не мати часу або можливостей для управління прямими продажами клієнтів і вважають за краще звертатися до брокерів або експедиторів. Прямі відносини з транспортною компанією, безумовно, можуть заощадити витрати, але для будь-яких послуг, які вимагають складних комплексних рішень, які не всі можуть бути у власності однієї компанії, або в ситуаціях, коли обслуговування клієнтів є незадовільним, найкращим рішенням може бути укладання контрактів з експедиторами.

Експедитори вантажів – Комерційні сторонні компанії або фізичні особи, які виступають в якості брокерів між транспортними компаніями, митними агентами, постачальниками логістичних послуг та іншими комерційними службами, які можуть підтримувати пакування/обробку, складування, транспортування або будь-який інший аспект переміщення матеріальних товарів з одного місця в інше. Якщо замовник не має чітко визначених транспортних маршрутів та детального розуміння ринку перевезень, експедитори мають важливе значення для визначення та ціноутворення варіантів транспортування, особливо в умовах хаосу після надзвичайних ситуацій. Експедитори мають контакти в транспортних спільнотах і знають, де шукати найкращі варіанти доставки.

Клірингові агенти – Комерційні сторонні компанії або фізичні особи, які спеціалізуються на розумінні правил імпорту та експорту та допомагають полегшити потік матеріальних товарів через митницю. Хоча клірингові агенти можуть використовуватися для імпорту або експорту, більшість їхніх послуг використовуються для доставки товарів до країн. Правила імпорту та експорту є складними, і їх недотримання може призвести до штрафів або інших труднощів. Багато країн вимагають офіційного процесу ліцензування для клірингових агентів, і якщо організації не мають спеціального досвіду в митних процедурах, завжди слід консультуватися з агентами щодо імпорту будь-якого виду.

Інспекційні послуги – Приватні сторонні служби, які проводять перевірку товарів під час транзиту. Це може включати фізичний підрахунок, перевірку пошкоджень, лабораторні випробування, перевірку партії/партії/терміну придатності, перевірку специфікацій тощо. Інспекційні послуги можуть знадобитися для імпорту, але багато відомств використовують інспекційні послуги під час висхідного транспорту, особливо під час закупівель.

Сторонній постачальник логістичних послуг (3PL) – Комерційні сторонні постачальники логістичних послуг, які можуть взяти на себе частину або весь ланцюг постачання. 3PL можуть діяти від імені підрядних організацій для надання різноманітних послуг, включаючи складування, комплектування, закупівлі, перевірки якості, транспортування та навіть розробку стратегій ланцюга постачання без надання фізичних послуг. 3PL, як правило, коштують дорожче, але можуть запропонувати цілісні рішення установам, яким може знадобитися додаткова підтримка.

Вищезазначені постачальники послуг призначені для прибуткових компаній, і тому регулярний процес закупівель для кожної відповідної агенції все ще повинен застосовуватися. Як правило, установам рекомендується отримувати кілька пропозицій, переглядати ефективність та поступово проводити новий аналіз пропозицій.

Інші пов'язані сторони, які часто задіяні у вантажних операціях:

- **Митні службовці** – агенти, призначені національною владою країн для сприяння законному переміщенню предметів на закріплену національну територію.
- **Адміністрація аеропорту/морського порту** – провідні або призначені урядом органи, які здійснюють нагляд за безпечною та ефективною роботою портів в'їзду, в тому числі координують позиціонування та рух суден і літаків, а також забезпечують вжиття заходів безпеки від імені відповідного національного органу.
- **Агенти з наземного обслуговування** – державні або приватні служби, які керують наземним обслуговуванням в аеропортах і морських портах. Наземні агенти зазвичай працюють за субпідрядом і координуються експедиторами або авіакомпаніями, однак іноді гуманітарним організаціям може знадобитися зв'язатися з ними безпосередньо для вирішення проблем.

Планування та формування графіків руху

Рутинні переїзди, що відбуваються на регулярній основі, потрібно планувати з самого початку. Нерегулярні переміщення, що відбуваються на разовій основі, потрібно буде планувати, коли виникне така потреба. В ідеалі перевезення повинні плануватися і управлятися транспортним відділом або спеціальним координатором, відповідальним за визначення відповідного маршруту для товарів, розподіл ресурсів (власних або залучених) і інформування одержувача про передбачуваний час доставки. Під час переміщення призначені координатори відстежуватимуть рух товару та відповідно оновлюватимуть терміни доставки, а також керуватимуть персоналом, залученим до переміщення, та вирішуватимуть будь-які виникаючі проблеми. Вони також вирішуватимуть будь-які проблеми, що виникають під час перевезення, зв'язуючись з підрядниками, експедиторами та вантажовідправниками за необхідності. Транспортний офіс, можливо, повинен буде надати необхідну документацію для покриття транзиту, або ж він відповідатиме за збір необхідних документів для відправлення.

Після того, як переміщення сплановано і розпочато, важливо підтримувати інформаційний потік між усіма залученими сторонами, щоб забезпечити безпеку і збереження товарів і дотримання обіцяного сервісу. У середовищі, в якому працюють гуманітарні організації, багато подій можуть вплинути на ефективне переміщення товарів. У зонах стихійних лих або конфліктів ризик для переміщення потенційно високий. Наявність актуальної інформації про стан переміщення дозволяє швидко виявляти та вирішувати проблеми. Переміщеннями в національному масштабі, як правило, можна керувати більш ретельно, ніж переміщеннями між країнами. Національні пересування зазвичай можна планувати та координувати легше, тоді як міжнародними пересуваннями часто керуватиме одна або кілька третіх сторін, які працюють у різних часових поясах та різними мовами. Часто міжнародні перевезення планує та управляє ними експедитор або постачальник логістичних послуг, який працює в рамках загального плану, щоб задовольнити вимоги клієнта щодо часу та маршруту перевезення.

Окрім визначення основних видів транспорту, гуманітарні організації повинні розглянути менші проміжні кроки. Наприклад, навіть якщо агентство зможе визначити метод міжнародного повітряного перевезення в країну, чи будуть доступні вантажівки для

адекватного забирання та транспортування вантажів з аеропорту прийому? Те ж саме стосується кількох етапів процесу, включаючи здатність визначити відповідні складські приміщення, здатність розуміти та дотримуватися правил імпорту та, як правило, вміщувати всі етапи ланцюга постачання, а не лише один етап, про який йде мова. Часто організації, що надають допомогу, працюють за моделлю «підштовхування» на початку стихійного лиха, і особи, пов'язані з організацією транспорту на вищому рівні, не обов'язково отримують вказівки або навіть спілкуються з особами, які займаються плануванням на нижчому рівні. планування на всіх етапах має життєво важливе значення для належної транспортної стратегії. Належне планування на всіх етапах має життєво важливе значення для належної транспортної стратегії.