**Совершенствование технологии мультимодальной перевозки (на примере компании Hecny Group)**

**Диплом**

2017

В XXI веке, в условиях глобализации экономики, рынки сбыта и потребления продукции давно вышли за рамки одного государства. Продолжающееся углубление международного разделения труда определяет развитие международного товарообмена, что, в свою очередь, предъявляет повышенные требования к организации международных грузовых перевозок.

**Оглавление**

Введение

Глава 1. Сущность мультимодальных перевозок грузов

1.1 Теоретические и методологические основы мультимодальных перевозок и интермодальных систем

1.2 Транспортная экспедиция в мудьтимодальных системах транспортировки

1.3 Правовое регулирование мультимодальных перевозок

Глава 2. Особенности мультимодальных перевозок грузов из китая в россию на примере компании «Hecny Group»

2.1 Характеристика компании «Hecny Group»

2.2 Анализ деятельности компании «Hecny Group»

2.3 Организация перевозок компанией «Hecny Group»

Глава 3. Оптимизация маршрута контейнерной перевозки из Китая в Россию

3.1 Обоснование неэффективности существующей технологии мультимодальной перевозки из Китая в Россию через Владивосток

3.2 Расчет стоимости доставки контейнера из Китая в Россию мультимодальным способом транспортировки различными маршрутами

3.2.1 Международный маршрут №1 «Шанхай- Котка- Москва»

3.2.2 Международный маршрут № 2 «Шанхай- Санкт-Петербург- Москва»

3.2.3 Международный маршрут №3 « Шанхай- Рига- Москва»

3.3 Выбор наиболее оптимального маршрута мультимодальной перевозки и его обоснование

Заключение

Список литературы

Приложения

В XXI веке, в условиях глобализации экономики, рынки сбыта и потребления продукции давно вышли за рамки одного государства. Продолжающееся углубление международного разделения труда определяет развитие международного товарообмена, что, в свою очередь, предъявляет повышенные требования к организации международных грузовых перевозок. Развитие экономических связей внутри любого государства, а также между странами, усиливает роль транспорта, который должен обеспечивать ритмичность, бесперебойность, надежность, высокую скорость доставки в строго определенные условиями поставки сроки, без потерь и с минимальными издержками. Для ускорения движения материальных потоков большие сложности создают различия национальных нормативно-правовых требований и технических норм на подвижной состав и инфраструктуру. Удовлетворение подобных требований возможно при внедрении новых технологий работы транспорта и применении новых подходов к построению транспортной сети. Однако существует ряд проблем.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

Одной из наиболее важных и актуальных проблем транспортной отрасли является необходимость тесной координации и взаимодействия наземного, водного и воздушного видов транспорта на основе широкого внедрения логистических подходов, автоматизированных систем управления перевозочным процессом, развития новых технологий и т.п.

**Вернуться в каталог готовых дипломов и магистерских диссертаций –**

[**http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml**](http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml)

Для решения данной проблемы в последние годы все чаще стали применять термин «мультимодальное сообщение», т.е. применение нескольких видов транспорта при одной отправке. Этот термин правильнее сегодня применять не как простой перевод словосочетания «смешанное сообщение», а как отражающий новый этап взаимодействия видов транспорта на принципах логистики.

Обеспечение бесперебойности поставок с помощью синхронизации всех этапов международной перевозки, оптимизация снижения стоимости на доставку путем определения наиболее выгодных маршрутов следования, оформление необходимой документации для осуществления перевозки, отслеживание товара в режиме реального времени, все это привело к возникновению связующего звена в мультимодальном сообщении — транспортно-экспедиционных компаний.

В настоящее время в России работает большое количество экспедиторов, в том числе и представительств крупных мировых компаний. На примере компании «Hecney Group», будет проведен анализ организации поставок из Китая в Россию. «Hecney Group» — один из признанных лидеров на мировом рынке грузоперевозок — предлагает комплекс транспортных и логистических услуг по организации перевозок любой степени сложности в любую точку мира.

Отсюда следует, что тема данной дипломной работы является актуальной, поскольку после введения санкций Запада против РФ, основным внешнеторговым партнером нашей страны остаются страны Дальнего востока. Более того, китайские товары по соотношению цена/качество обладают исключительно высокой конкурентоспособностью. Так что эта тенденция будет, по всей вероятности, иметь долгосрочный характер.

Итак, целью данной работы является анализ маршрутов доставки грузов из Китая в Россию и разработка наиболее оптимального маршрута с использованием мультимодальной системой транспортировки с точки зрения транзитного времени и стоимости перевозки, а также с учетом проблем на отдельных этапах транспортировки. Объектом исследования является международная транспортно-экспедиционная компания «Hecney Group», предметом выступает организация международных мультимодальных перевозок, а именно — импорт товаров из Китая с применением различных маршрутов и видов транспорта. Для раскрытия заявленной темы необходимо решить следующие задачи:

·        изучить теоретические и методологические основы мультимодальных перевозок;

·        ознакомить с правовым регулированием мультимодальных перевозок;

·        на практике изучить процесс организации транспортировки товаров из Китая в контейнерах в мультимодальном сообщении на примере деятельности транспортно — экспедиторской компании Hecney Group;

·        определить и рассчитать наиболее оптимальные маршруты контейнерного импорта товаров из Китая с применением мультимодальной системы транспортировки.

Для выполнения выпускной квалификационной работы используются материалы, предлагаемые в публикациях отечественных и зарубежных авторов, аналитическая информация периодических изданий, статистические материалы, учебно-методическая литература для высших учебных заведений, а также геоинформационные и расчетные on-line системы для определения расстояния между портами, городами, ставок на перевозку и т.д. Дипломная работа состоит из введения, трёх глав основного текста, заключения и списка литературы. Каждая глава основного текста посвящена решению вышеуказанных задач.

мультимодальный перевозка транспортный экспедиция

Глава 1. Сущность мультимодальных перевозок грузов .1 Теоретические и методологические основы мультимодальных перевозок и интермодальных систем

В последние годы все чаще стало применяться понятие «мультимодальное сообщение», т.е. применение нескольких видов транспорта при одной отправке (перевозке). Этот термин правильнее сегодня применять не как простой перевод словосочетания «смешанное сообщение», а как отражающий новый этап взаимодействия видов транспорта на принципах логистики.

В концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года, утвержденной решением Совета глав правительств СНГ в 2004 году, дается следующее определение: «Мультимодальная перевозка — это перевозка грузов, когда лицо, ее организующее, несет ответственность за груз на всем пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа».

«Мультимодальность, как понятие, относится к транспортной инфраструктуре и транспортным средствам и грузовым единицам, а также к терминалам и управлению». Мультимодальные перевозки являются в настоящее время приоритетными для европейской транспортной политики. Проблема заключается в том, что стратегия сегодняшнего дня на транспорте, основанная на взаимодействии видов транспорта приблизительно 12 млрд. т. км. грузовых перевозок ежегодно.

Для России с ее огромной территорией характерно расположение основных производственных мощностей в европейской части и наличие всех видов транспорта. При этом морской транспорт России с низкой себестоимостью перевозок имеет своеобразное размещение по окраинным территориям страны: множество морей Северного Ледовитого океана и Дальнего Востока на севере и северо-востоке, Балтийское море на западе и Черное море на юге. Многочисленные реки Сибири и Дальнего Востока расположены настолько далеко друг от друга, что соединять их каналами при сегодняшнем уровне загрузки данных регионов экономически нецелесообразно в отличие от рек европейской части страны, соединенных каналами в единую систему, что характерно для Европы и Америки. Такое расположение морского транспорта в России не дает возможности осуществлять в прямом сообщении многие внутренние перевозки грузов.

Месторасположение железных дорог обычно продиктовано наличием крупных предприятий добывающей и перерабатывающей промышленности и необходимостью связи городов, построенных на основных направлениях людских и транспортных потоков.

Широкая сеть железных дорог в европейской части России и в странах Европы, не имеющих часто прямого подхода к средним и малым предприятиям, дает возможность на ее основе строить различные варианты мультимодальных систем не только для внутригосударственных перевозок, но и в международном сообщении.

Появление железнодорожного транспорта в первой половине 19 века позволило создать мультимодальные железнодорожно-водные системы. В таких системах сочетаются более низкие затраты на транспортировку для грузовых перевозок железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта, их провозные способности, возможность строительства железных дорог на любой территории или с использованием судов-паромов.

В нашей стране используют, в частности, железнодорожную мультимодальную систему, при которой грузы доставляют из глубинной территории страны по железной дороге и перегружают на морской транспорт при завозе грузов в районы Крайнего Севера (Мурманск), Сибири (Дудинка) и Дальнего Востока (Восточный, Находка, Владивосток, Южно-Сахалинск), не имеющих другой возможности снабжения населения продуктами питания и необходимым оборудованием. Воздушный транспорт используют на этом направлении только в исключительных случаях, так как он слишком дорогостоящий для массовых перевозок грузов. Города в этом регионе возникли прежде всего как морские и речные порты.

Появление в конце XIX и активное развитие в начале XX в. автомобильного транспорта расширило возможности мультимодальных систем, в которых автомобильный транспорт был подвозящим, а вся система обеспечивала перевозки на значительные расстояния с меньшими затратами.

Выбор прямой или мультимодальной системы транспортировки должен быть в любом случае экономически обоснован расчетом фактических издержек не только самой перевозки, но и стоимости и возможностей перегрузочных работ и связанных с этим затрат времени.

Один из основных принципов логистики «точно во время», наиболее характерный для мультимодальных систем в связи со сложностью их проектирования и исполнения, требует непрерывности транспортного процесса именно в части сокращения времени доставки. Исполнение этого принципа логистики привело к необходимости создания интермодальных технологий.

Одним из признаков мультимодальной системы можно считать: наличие единого оператора доставки от начального до конечного пунктов логистической системы как единого ответственного за исполнение договора; наиболее выходных ставок, а также нескольких перевозочных документов. Оператор, как правило, единый, а экспедиторов может быть на одной перевозке несколько на различных участках транспортного процесса.

Резюмируя все вышесказанное, можно выделить четыре условия, характеризующие мультимодальную систему транспортировки:

единый договор перевозки на весь путь следования, независимо от того сколькими (и какими) видами транспорта будет выполнена перевозка;

наличие единого оператора перевозки или экспедитора

оформление перевозочного документа для каждого этапа перевозки

единая ответственность оператора (экспедитора) за осуществление мультимодальной перевозки.

Исходя из всех вышеупомянутых аспектов, можно отметить следующие преимущества мультимодальных перевозок:

.        Возможность доставки «от двери до двери» (door-to-door). Зачастую такая доставка при экспортно-импортной транспортировке грузов на большие расстояния возможна только при использовании мультимодальных перевозок. Это связано с тем, что такие перевозки зачастую выполняются морским, железнодорожным или авиатранспортом, при этом для доставки груза непосредственно получателю необходимо использовать автотранспорт от аэропорта, морского порта или железнодорожной станции.

.        В перевозке могут использоваться все типы контейнеров в зависимости от габаритов, химических и технических особенностей груза. Контейнерная перевозка наиболее оптимальна для мультимодальных схем, в которых осуществляется большое количество перегрузок. Контейнеры могут быть полностью укомплектованы у заказчика и распакованы конечным получателем, что обеспечивает дополнительную сохранность груза.

.        При мультимодальных перевозках учитывается развитость транспортной инфраструктуры каждого региона на маршруте следования. Это позволяет использовать в каждом регионе наиболее быстрый, надежный и экономичный вид транспорта, снижая в итоге затраты и время транспортировки.

.        В случае необходимости возможна переадресация груза в процессе транспортировки и возможная корректировка маршрута в связи с переадресацией. Такая возможность очень удобна при длительных маршрутах в случае, если у получателя изменился адрес.

.        Быстрые сроки доставки. В случае использования авиационного транспорта срок мультимодальной доставки значительно сокращается, хотя сама перевозка увеличивается в цене. Поскольку доставка груза при этом способе перевозок осуществляется одним перевозчиком, то это помогает избежать различных технических «накладок».

.        Минимальное участие в мультимодальной перевозке владельца груза. Это участие может быть ограничено только оформлением документов на товар. Однако при желании владелец груза может принимать участие и в планировании маршрута, и в поиске транспорта, и в его подготовке.

.        Низкая стоимость перевозки. Экономии финансовых средств клиентов способствует факт, что заказ комплекса работ в одной компании обходится всегда экономически выгоднее, чем в разных. Выгодно для клиента и действие единства тарифов мультимодальных перевозок.

.        Возможность перевозки на любые по дальности расстояния и в самые труднодоступные места.

.        Гибкие логистические схемы. В зависимости от расстояния и необходимой скорости (срочности) доставки груза, при мультимодальных перевозках можно выработать минимум два варианта логистических схем: тот вариант, когда груз доставляется быстро, но дорого, и тот, когда долго,но дешево. При быстрой, но дорогой перевозке речь, как правило, идет о привлечении к перевозкам воздушных судов, при медленной, но дешевой доставке грузов применяется схема сборных грузов, когда груз отстаивается на складах и перевозится попутным транспортом.

.        Отвечает за всю перевозку одна компания, значит, и ответственность за доставку груза всеми видами задействованного транспорта тоже лежит на ней.

Недостатков у мультимодальных перевозок значительно меньше, чем преимуществ:

.        При использовании различных видов транспорта избежать разгрузочно-погрузочных работ нельзя, а это всегда несет риск потери и порчи товара.

. Смена транспорта затрудняет контроль над товаром.

. Увеличиваются временные сроки доставки.

. Риски, форс-мажорные обстоятельства, особенно когда дело касается трансконтинентальных перевозок. Выход здесь — страховка, которую старается оформить большинство организаторов перевозок.

.2 Транспортная экспедиция в мудьтимодальных системах транспортировки

Экспедиция (от лат. Expedito — приведение в порядок и expedire -отправлять, ускорить) — отправка и прием грузов; учреждение или отдел учреждения для отправки, пересылки чего-нибудь.

Транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО) предполагает единую ответственность за своевременную доставку и сохранность грузов от отправителя до получателя с комплексом специфических услуг, освобождающих грузовладельцев от несвойственных им сбытовых и распределительных функций, связанных с реализацией продукции при использовании прогрессивных логистических технологий.

Следует отметить, что транспортная экспедиция не относится ни к одной из сфер: производство, торговля и транспорт, она функционирует как самостоятельное юридическое лицо (фирма) и берет на себя функции, предшествующие транспортировке и (или) следующие за ней.

Говоря о перевозке, организованной с помощью экспедитора (оператора), стоит упомянуть следующие преимущества:

1.       Клиент взаимодействует по всем вопросам (финансовым, юридическим и т.д.) только с экспедитором (оператором), а не со всеми звеньями перевозочного процесса.

2.       При сбоях, авариях, утрате груза клиент предъявляет иск только экспедитору (оператору), вне зависимости от того, на каком этапе транспортировки произошел инцидент.

3.       Документ, выданный экспедитором (оператором), принимается банками как товарно-распорядительный, что позволяет клиенту получить деньги за товар, не дожидаясь его доставки до получателя.

4.       Получатель может распоряжаться товаром в процессе доставки. Например, переадресовать его.

5.       Экспедитор осуществляет постоянное отслеживание груза и , в случае необходимости, может предоставить всю необходимую информацию о движении груза грузовладельцу.

6.       Организует перевозку, стараясь не допустить потерь материальных и по времени, применяя современные технологии, в том числе логистику.

Далее дадим определение понятию «экспедитор».

Итак, экспедитор (согласно мультимодальному транспортному коносаменту) — это оператор смешанной перевозки или договорный перевозчик, который выдает коносамент и принимает на себя ответственность за исполнение транспортного договора в качестве перевозчика.

К специфическим транспортно-экспедиционным услугам можно отнести следующие:

·        заключение с перевозчиком и его представителем договора на перевозку;

·        оформление пакета документов на перевозку;

·        координация перевозок по различным видам транспорта и выбор более дешевого варианта;

·        выбор оптимального маршрута следования;

·        контроль за прохождением товарного потока;

·        улучшение показателей использования транспортных средств и контейнерного парка;

·        организация сопровождения груза;

·        организация перегрузочных работ

·        лизинг и аренда транспортных средств и т.д.

В ряде случае, экспедитор занимается оформлением товарно-транспортных документов на всех этапах перемещения груза, а также таможенных деклараций и страховой документации.

Если экспедитор имеет возможность оказывать услуги по таможенному оформлению, и включен в реестр таможенных представителей, то на него можно возложить следующие задачи:

·        определение кода товара по ТН ВЭД России, с представлением дополнительной технической, специальной документации;

·        предварительный расчет суммы таможенных платежей;

·        заполнение декларации на товары (включая предварительную, периодическую, неполную, временную ДТ);

·        заполнение первого и добавочного листа декларации таможенной стоимости (ДТС — 1);

·        заполнение основного и дополнительного листа корректировки таможенной стоимости (КТС);

·        составление (предоставление) электронной копии документов;

·        предоставление на таможенный пост документов и сведений, необходимых для проведения таможенного оформления товаров по ДТ, прохождение этапов таможенного оформления, контроля на одну товарную партию;

·        организация (подготовка) проведения таможенного досмотра, принятие участие в проведении таможенного досмотра одной партии товара;

·        предоставление в таможенный орган пакета уставных, учредительных, а также иных документов, необходимых для регистрации участника ВЭД в таможенном органе;

·        регистрация платежных документов в таможенном органе;

·        информирование и консультирование по таможенным вопросам;

·        внесение исправлений в декларацию о товарах и декларацию таможенной стоимости и т.д.

Таким образом, транспортная экспедиция осуществляет комплекс работ, выходящих за пределы обязанностей перевозчика, основной функцией которого является транспортировка груза или пассажира, и позволяет освободить транспортные предприятия от второстепенных задач, заставляя их сосредоточиться на эффективности и снижении стоимости перевозки.

Стоит сказать, что значение транспортной экспедиции заметно возросло с развитием контейнерных перевозок. К 2000 г. в мире насчитывалось примерно 20 крупных экспедиторских компаний с годовым оборотом более 1 млрд. долл. США. В настоящее время транспортная экспедиция выполняет 80% отправок грузов и более 50% всего объема операторских операций в смешанном сообщении.

По роду деятельности фирмы транспортно-экспедиционного обслуживания могут быть:

·        посредническими, владеющими транспортными средствами, контейнерами, перегрузочной техникой, складами, специальной техникой по обработке грузов;

·        сортировочными и накопительными центрами и терминалами;

·        цехами по выпуску тары и упаковки или осуществляющими полный комплекс услуг на всем протяжении товародвижения.

Современные экспедиторы, осуществляющие перевозки «от двери до двери» в качестве логистического оператора, привлекают для своей деятельности коммерческие банки, а также могут застраховать свою ответственность. Страхование ответственности экспедитора во многом похоже на страхование перевозчика, но отличие в том, что оно не привязано к конкретному виду транспорта, а включает мульти- и интермодальные перевозки. Стоимость такого вида страхования во многом зависит, кроме общих причин, от доли используемого вида транспорта в перевозке.

Размер страхового взноса (платежа) sk для конкретного объекта страхования k , зависящий от стоимости объекта и степени риска, может быть выражен формулой:

sk=Skprk + Rk,

где Sk — страховая сумма объекта k;

prk — вероятность риска или наступления страхового случая;

Rk — непредвиденные расходы и прибыль страховщика.

Стоит отметить, что для определения условий поставки и момента перехода риска в мировой практике применяются унифицированные правила Инкотремс, которые разъясняют условия купли-продажи, права и обязанности продавца и покупателя. Они точно фиксируют переход риска от продавца к покупателю. Как правило, при заключении договора, стороны заранее обговаривают и согласуют базис поставки, по которому будет осуществляться данная перевозка.

Базисы поставки объединены в четыре группы.

.        Группа E — отправление:

·        EXW(франко предприятие или с завода), согласно которому покупатель забирает товар в месте производства и сам осуществляет перевозку.

.        Группа F — основная перевозка не оплачена:

·        FCA (франко-перевозчик), согласно которому продавец доставляет груз и оплачивает все расходы, включая выгрузку, до указанного перевозчиком (экспедитором) места и времени.

·        FAS (указан порт погрузки), согласно которому продавец доставляет груз в порт отгрузки и оплачивает все расходы по перевозке и выгрузке до борта судна.

·        FOB (свободно на порту судна): груз доставляется непосредственно до транспортного средства, указанного покупателем.

.        Группа C — основная перевозка оплачена:

·        CFR (стоимость и фрахт), согласно которому в договоре указывает порт назначения, товар доставляется до порта (без выгрузки).

·        CIF (стоимость, страхование, фрахт) товар страхуется и доставляется до порта заказчика (без выгрузки).

·        CPT (перевозка оплачена до…), согласно которому, продавец отвечает за груз до передачи первому из возможных перевозчиков и оплачивает всю перевозку.

·        CIP (перевозка и страхование оплачены до …), согласно которому перевозку и страховку до места, обозначенного в контракте, оплачивает продавец.

.        Группа D — Доставка(прибытие):

·        DAP (поставка в пункте)определяет, что готовый к разгрузке товар передается покупателю на прибывшем транспортном средстве в согласованном месте назначения.

·        DAT (поставка на терминале) подразумевает, что продавец осуществляет поставку товара в согласованный с покупателем терминал в поименованном порту или ином месте назначения.

·        DDP (поставка с уплатой пошлины): товар доставляется заказчику, очищенный от пошлин и рисков.

Важно отметить, что не все базисы применимы для всех видов транспорта. В мультимодальном сообщении используются базисы EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.

1.3 Правовое регулирование мультимодальных перевозок

К началу 70-х годов ХХ века сложились единые концепции организации мультимодальных перевозок: концепция документа «комбинированной перевозки» (Combined transport — CT); концепция товарораспорядительного характера документа мультимодальной перевозки — «оборотоного мультимодального коносамента» (Multimodal B/L), который бы использовался наряду с уже применявшейся необоротной накладной; концепция организатора перевозки — «оператора», который несет полную ответственность за мультимодальную транспортировку, а также ответственность перед грузоотправителем за утрату или задержку в доставке груза получателю.

Эти концепции вошли вместе с правилами упрощенного таможенного режима для транзитных грузов в Конвенции ООН «О международных смешанных перевозках и формулярах документа CT, используемых в практике перевозок» 1980г.

К сожалению, эта Конвенция до сих пор не получила достаточного числа ратификаций стран-участниц (в т.ч. стран СНГ) и не вступила в силу. В настоящее время в рамках ООН и международных экономических сообществ проводится работа над проектом новой редакции Конвенции.

В этой ситуации ФИАТА, БИМКО и ИАТА приступили к разработке своих проформ транспортных документов на перевозку грузов в смешанных сообщениях.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Балтийский и Международный Морской Совет (БИМКО), Международная Ассоциация Воздушного Транспорта (ИАТА) приняли за последние 50 лет формы транспортно-экспедиторских и транспортно-агентских документов, в том числе коносаментов и накладных, по которым в настоящее время осуществляются международные перевозки грузов в смешанных — мультимодальных и интермодальных сообщениях, включая авиационно-автомобильные (ИАТА).

Приказом Министерства России от 11 февраля 2008 г. №23 был утвержден «Порядок оформления и формы экспедиторских документов». В преамбуле к нему содержится указание о том, что этот «порядок» и «формы» разработаны в соответствии с Федеральным законом от 30.06.2003 г. «О транспортно-экспедиторской деятельности» и «Правилами транспортно-экспедиионно деятельности», утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 8.09.2006 г. Подчеркнуто, что утвержденные «формы и «порядок их заполнения» учитывают «особенности при перевозке грузов разными видами транспорта». В Постановлении представлено построчное содержание бланков: поручение экспедитору, экспедиторская расписка, складская расписка.

Международные правовые нормы мультимодальных перевозок определяются в настоящее врем правилами ЮНКТАД/МТП 1992 г. и 1995 г. (Эти редакции принципиально друг от друга не отличаются).

Правила содержат понятия мультимодальной перевозки, оператора, груза. Под понятием «груз» Правила трактуют любую собственность (any), включая контейнеры, паллеты или подобные им (similar) устройства для транспортировки или объединения мелкопартионных грузов в унифицированную отправку (articles), не предоставляемые оператором. Поэтому контейнер, паллета и др. считаются местом или единицей груза, если в документе смешанной перевозки не перечислено количество мест груза, уложенных в этот контейнер или на паллету и др.

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Организация работы транспортно экспидиционного предприятия"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-na-temu-organizacziya-raboty-transportno-ekspidiczionnogo-predpriyatiya-imwp/" \t "_blank)**

Правила формулируют, что документ смешанной перевозки должен содержать полные и точные сведения о транспортных характеристиках груза, его внешнем состоянии, наименовании отправителя, получателя, если он заявляется отправителем, о месте и дате принятия груза оператором в его ведение, месте доставки, дате и периоде доставки груза, платежах, подлежащих уплате отправителем, указание валют, в которых производится оплата, маршрут перевозки, используемые виды транспорта и места перевалки груза, условия перевозки и любые другие данные, о которых стороны могут договориться и включить в документ, если он не противоречит законам страны, в которой он выдается. В документе также должны содержаться указание на то, каким он является — оборотным или необоротным, сведения о количестве оригиналов, а также подпись оператора. Если иное не обусловлено договором, то оператор вправе выбирать оптимальный вид транспорта и маршрут перевозки, осуществлять перевозку груза без согласия отправителя.

Правила возлагают ответственность на оператора за сохранность груза, задержку в доставке, за возмещение убытков отправителя от несохранной и несвоевременной доставки груза, адекватные ответственности перевозчика. Груз считается утраченным, если не доставлен в течение 90 суток после согласованного или разумного срока доставки.

Правила содержат сведения о пределах ответственности оператора за убытки отправителя или получателя, которые сопоставимы с соответствующими нормами международных конвенций и правил перевозок на каждом виде транспорта. Если характер и стоимость груза не заявлены отправителем и не включены в документ на смешанную перевозку, то за любую утрату или повреждение груза ответственность составляет 666,67 СПЗ за грузовое место или 2 СПЗ за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза по дуалистической системе (в зависимости от того, какая величина больше). Если мультимодальная перевозка не включает доставку морем или водным транспортом, то предел ответственности увеличивается до 8,33 СПЗ за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза (согласно действующей Конвенции CMR).

Уведомление об утрате или повреждении груза должно быть предоставлено оператору в момент передачи груза получателю, а в случае их неявного характера — в срок не более последующих шести календарных дней. Срок давности предъявления исков — 9 месяцев.

Таким образом, требования к содержанию документа смешанной перевозки, изложенные в Правилах МТП, убедительно показывают, что владелец такого документа будет состоять в правоотношении только с оператором, а не с перевозчиками или другими транспортными компаниями, услугами которых пользуется сам оператор.

Действие Правил ограничено. Если их положения вступают в противоречие с положениями международных конвенций или национальных законодательств, то Правила не действуют. На основе Правил ЮНКТАД/МТП, единообразных правил IMO для морских накладных Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Балтийский и международный морской совет (БИМКО) разработали проформы своих транспортных документов смешанной перевозки, которые получили одобрение Международной торговой палаты (МТП). Все документы созданы двусторонними, обратные их стороны содержат обобщенные условия Правил, которые имеют незначительные различия для каждого из документов. Лицевые стороны документов содержат поля (боксы) для внесения сведений по конкретной мультимодальной перевозке.

В настоящее время при мультимодальных перевозках в международных смешанных сообщениях в качестве транспортных документов используются Мультимодальный коносамент ФИАТА — FBL Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading голубого цвета, Мультимодальная накладная БИМКО (BIMKO “Conbiconwaybill”) , Мультимодальный коносамент БИМКО (BIMKO “Multidoc 95” — Multimodal Transport Bill of Lading) и Накладная мультимодальной перевозки — ФИАТА FWB Non Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill белого цвета с зеленой каймой и Накладная БИМКО — Multiwaybill (Multimodal Transport Waybill) для мультимодальной перевозки грузов .

Более того, БИМКО в соответствии с рекомендациями DRS (Европейской документальной и бюджетной системой) выпустил проформы коносаментов и накладных, облегчающие операторам, в том числе агентам линейных судовладельцев и экспедиторам, разделять между собой свою ответственность за перевозки на отдельных участках интермодальной перевозки. Последняя редакция Проформы ФИАТА ФБЛ/FBL относится к 1994 году. Бланк коносамента синего цвета.

ИАТА для оформления экспедиторских договоров воздушной перевозки и договоров смешанных с участием авиатранспорта перевозок в 1986 г. ввела в обращение Нейтральную грузовую авианакладную — IATA Neutral Air Waybill — NAWB (иногда ее называют «домашней» — House AWB). Внешне NAWB экспедитора (агента ИАТА) отличается от авианакладных авиакомпаний только тем, что ее графы заполняются самими экспедиторами, руководствуясь специальной инструкцией ИАТА/ФИАТА. На оборотной стороне NAWB приведены выдержки из Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, известной как «Варшавская конвенция 1929 г.».

Докумены FBL и FWL несут на лицевой стороне код Российской Федерации в соответствии с кодификацией ООН, эмблему ФИАТА и эмблему АРЭ. Экспедитор, выписывая коносамент или накладную ФИАТА или документы БИМКО, принимает на себя ответственность оператора мультимодальной перевозки и обязаны страховать связанные с этим риски.

Экспедитор и транспортный агент несут ответственность не только за свои действия, но также за действия всех перевозчиков и третьих лиц, которых они привлекают для осуществления всей мультимодальной перевозки.

Коносамент является транспортным документом экспедитора, который выступает в качестве перевозчика или оператора смешанной перевозки при заключении договора с грузовладельцем. Коносамент — свидетельство исполнения сделки и документ для получения платежей за товар.

В настоящее время из-за разнообразия особенностей видов транспорта и форм взаимоотношений между ними и грузовладельцами отсутствует единый законодательный документ, регламентирующий их деятельность при работе в интермодальном сообщении. Создание такого документа осложнено различием и трудной совместимостью технологий видов транспорта и их технических средств. Кроме того, каждый вид транспорта старается отстоять прежде всего свои права и интересы; на каждом виде транспорта сложилась своя правовая база, коренная ломка которой не всегда может дать положительные результаты. В мультимодальных системах, широко распространенных в международном сообщении, следует сочетать законы различных стран.

Мультимодальные системы и интермодальные технологии требуют создания унифицированных международных и внутренних документов. Правовой аспект заключается в определении прав и обязанностей участников транспортировки грузов, а также их ответственности друг перед другом и обществом, в котором происходит их взаимодействие. Естественно, что стоит вопрос создания таких правовых документов и их своевременной корректировки, которые могли быть приняты всеми странами, участвующими в мультимодальном сообщении, при полном отсутствии дискриминации одного из видов транспорта, составляющих мультимодальную систему, или любого перевозчика.

Следует заметить, что в связи с отсутствием единого документа на мультимодальные перевозки необходимо знание документов по отдельным вопросам различных видов транспорта, которые могут быть тесно связаны с их участием в мультимодальном сообщении. Работа всех видов транспорта в России регламентирована ГК РФ от 1995 г. (гл. 40 «Перевозка» и 41 «Транспортная экспедиция»), отдельными нормами УК РФ от 1996 г., Уголовно-процессуального кодекса в редакции 1995 г., Налогового кодекса и Кодекса об административных правонарушениях и нормы национального права по конкретным видам транспорта. Существует Федеральный закон «О валютном регулировании и валютном контроле» 1994 г. О сдаче в аренду или продаже транспортного средства.

Глава 2. Особенности мультимодальных перевозок грузов из китая в Россию на примере компании «Hecny Group» .1 Характеристика компании «**Hecny Group»**

«Hecney Group» — один из признанных лидеров на мировом рынке грузоперевозок — предлагает комплекс транспортных и логистических услуг по организации перевозок любой степени сложности в любую точку мира.

Компания Hecny Group была образована в 1951г. в Гонконге и уже через полвека переросла в транснациональную корпорацию по организации грузоперевозок и предоставлению различных логистических услуг. Во многих областях транспортной логистики компания выступила пионером:

·        Hecny Group стала одним из первых четырех агентов IATA в Гонконге;

·        первой организовала чартеры из Китая и Тайваня в США, Корею и Нигерию;

·        одной из первых в США перешла на автоматизированную систему таможенного оформления.Group сегодня — это:

·        более 80 офисов по всему миру, которые работают более чем с 200 агентами (рис. 1);

·        2500 сотрудников;

·        30 ключевых авиакомпаний и океанских лайнеров, с помощью которых компания способна оказывать логистические услуги в мировом масштабе.

Во всех своих действиях компания делает ставку не только на развитие сложных логистических сетей, но и на развитие IT технологий, разрабатывая интегрированную бизнес-модель под каждого клиента индивидуально. Данный принцип помогает компании успешно развиваться на мировом рынке и входить в ТОП-10 компаний, импортирующих грузы в США.

**Рисунок 1. Hecny Group в мире**

**Миссия, видение и корпоративная культура**

В своих действиях компания руководствуется миссией: «Простые решения для сложного мира».

Это значит, что компания предоставляет самые различные услуги в сфере грузоперевозок, подходит к каждому клиенту индивидуально и разрабатывает наиболее оптимальное и подходящее решение именно для него.

Главным приоритетом компании является удовлетворенность клиента. Это видно из видения компании, которое звучит следующим образом: «Customer satisfaction is key to business growth» («Удовлетворенность клиента это ключ к процветанию бизнеса»).

Основу корпоративной культуры компании составляют три аспекта:

1.       Надежность

2.       Отзывчивость

3.       Находчивость

«Hecny Group» уже получила широкое признание в отрасли. Предоставляя качественный сервис для своих клиентов, компания контролирует каждый шаг своей деятельности. Hecny работает в соответствии с высокими стандартами Системы Менеджмента Качества (ISO 9001:2008), что подтверждено сертификатом. Также компания является активным участником C-TPAT партнерства в США (инициатива правительственных органов США по созданию связей, способствующих укреплению и повышению безопасности международных цепей поставок и обеспечению безопасности государственных границ США ).

**«Hecny Group»в России**

В 1994 году «Hecny Group» вышла на российский рынок и открыла первый офис в Москве, который занимается всеми видами перевозок. Затем был открыт авиационный департамент в аэропорту «Шереметьево-2». На сегодняшний день компания представлена в таких городах, как Санкт-Петербург, Брянск, Выборг, Новороссийск, Владивосток. В ближайшем будущем планируется открытие офиса в международном аэропорту «Домодедово».

Основные этапы становления «Hecny Group» в России:

**1994 г. — Открытие офиса «Hecny Group» в Москве. Оказание услуг по организации международных морских и автомобильных перевозок.**

**2005-2009 гг. — Расширение спектра оказываемых услуг. Открытие направлений авиационных и железнодорожных перевозок. Открытие офиса в аэропорту «Шереметьево-2».**

**2010-2011 гг. — Открытие офисов во Владивостоке и Санкт-Петербурге. Развитие сервиса авиационных перевозок. Организация авиа доставок грузов через аэропорты Домодедово и Внуково.**

**2012 г. — Включение в реестр Таможенных представителей. Открытие офиса в Выборге.**

**2013 г. — Открытие офиса в Новороссийске. Организация регулярных контейнерных и вагонных отправок в Восточную Сибирь и на Дальний Восток. Осуществление регулярных вагонных отправок в страны СНГ. Предоставление регулярного авиационного сервиса в страны СНГ.**

**Рис. 1. Спектр услуг, оказываемых «Hecny Group» в России**

Основные направления деятельности российского представительства компании несколько отличаются от услуг, оказываемых в той же самой Азии. Российские офисы ориентированы в большей степени на транспортную логистику и все её сопутствующие услуги (рис. 1). В то время как, в том же самом Китае, спектр деятельности компании гораздо шире. К примеру, сравнительно недавно в Гонконге Hecny запустила новое для себя направление — хранение вина на собственном складе при необходимых условиях и правильном температурном режиме.

**Клиентская база**

Стоит отметить широкий спектр клиентской базы компании Hecny. Среди их клиентов такие крупнейшие компании мира как: «Colgate», «Royal Canin», «Auchan», « Alpla», « Billa» , «Wrigley» , « Reckitt Benckiser» и др.

2.2 Анализ деятельности компании «Hecny Group»

В данном разделе проанализированы некоторые комплексные показатели, которые достаточно наглядно характеризуют финансовое положение компании и иллюстрируют итоги ее деятельности.

Для начала рассмотрим финансовые показатели компании и сравним капиталооборот «Hecny Group» в России за 2011-2015 гг. (Рис.2 ).

**Рис. 2. Оборот Hecny Group за 2011-2015 гг.**

По данным, представленным в диаграмме, можно проследить положительную тенденцию роста оборота компании в период с 2011 по 2014 гг. Важно отметить, что в 2014 году оборот Hecny составил более 30 млн. долларов США, что почти в два раза превышает аналогичный показатель в 2011 году. Прежде всего, это связано с расширением географии деятельности компании и открытием новым офисов на территории Российской Федерации. В период с 2014 года по 2015 год наблюдается совсем незначительный рост прибыли компании. За год оборы компании выросли всего на 1,3 млн. долл. США, что свидетельствует о некотором замедлении развития. Причиной этому является мировой кризис и его последствия, которые, несомненно, отразились не только на объемах грузоперевозок, но и на маршрутах и стоимости данной услуги. Стоит сказать, что в 2016 году компания ожидает увеличение доходов в среднем на 3-5%. Объяснить данный факт можно тем, что основная деятельность компании связана с грузопотоком из стран Юго-восточной Азии, а это сейчас самое популярное направление.

Далее проанализируем нефинансовые показатели деятельности компании. Для этого рассмотрим представленную ниже диаграмму, которая отражает динамику грузоперевозок за последние пять лет (Рис. 3).

**Рис. 3. Динамика количества перевозок компании Hecny Group за 2011-2015гг.**

По данным диаграммы видно, что с 2011 по 2014 гг. наблюдался постепенный рост количества грузовых перевозок, однако, в период с 2014-2015 гг., объемы начали снижаться. Связано это, прежде всего, с мировым экономическим кризисом, а также с неблагоприятной политической обстановкой в мире. После введения санкций против РФ многие товары попали в список запрещенных к ввозу на территорию Российской Федерации, вследствие этого некоторые клиенты отказалась от экспорта товаров в Россию. Однако наблюдаемый спад не столь резок в силу того, что основная деятельность компании сосредоточена на грузопотоках из Азии.

Что же касается динамики грузоперевозок по тоннажу, то тут следует отметить схожую тенденцию с общим объёмом грузоперевозок. Как видно из диаграммы (Рис.4), в период 2011-2014 гг. наблюдался постепенный рост тоннажа перевозок, и в 2014 году общий объем перевезенного груза составил 172 тыс. тонн, что на 67 тыс. тонн больше аналогичного показателя за 2011 год. В 2015 году наблюдается заметное снижение объема перевозимого груза до 150 тыс. тонн.

**Рис. 4.Динамика перевозок Hecny Group за 2011-2015 гг. по тоннажу**

Как уже упоминалось в пункте 2.1. в России находится 6 офисов компании Hecny. Каждый из них оказывает широкий спектр услуг, однако только один из них занимается всеми видами грузоперевозок. Это Центральный офис в Москве. Очевидно, что на его долю приходится наибольший объем работа (Рис. 5):

**Рис. 5.Распределение объемов грузоперевозок по офисам Hecny Group Россия за 2015 год**

Из диаграммы видно, что больше половины перевозок компании (55%) осуществляется и контролируется Центральным офисом. Второе место (16%) занимает авиационный офис, находящийся в аэропорту «Шереметьево- 2», на третьем месте же не так давно открытый офис в Выборге (14%).

Далее сравним грузоперевозки по видам транспорта за 2014 и 2015 гг. (по Центральному офису) (Рис. 6,7)

**Рис. 6.Статистика перевозок по видам транспорта в 2014г.**

**Рис. 7.Статистика перевозок по видам транспорта в 2015г.**

Из представленных выше данных видно, что наибольшая часть грузоперевозок осуществляется автомобильным видом транспорта по европейским направлениям, несмотря на сложившуюся экономическую и политическую ситуацию. Важно отметить, что на втором месте по популярности в 2014 г. были перевозки, осуществляемые морским видом транспорта в сочетании с автомобильным, когда же в 2015 г. на втором месте уже находится железнодорожный транспорт, отодвигая комбинацию моря и авто на 3 место. Стоит упомянуть и о возрастающей тенденции использования внутрироссийских автоперевозок. В 2014г. они составляли всего 1% от общего числа грузоперевозок и находились на последнем месте, в 2015г. они составляют уже 5% и отодвигают сочетание внутриморских и автоперевозок на последнее место.

2.3 Организация перевозок компанией «Hecny Group»

Поскольку подавляющее количество перевозок в Hecny обеспечивает выполнение импортных операций FCL (когда весь груз, помещенный в контейнер, от одного отправителя доставляется единственному грузополучателю), то было бы целесообразно заострить внимание на услуге именно такого рода и рассмотреть ее поэтапно.

. Любая организация перевозки начинается с получения заявки. Если клиент еще ни разу не работал с компанией Hecny, то к нему применяются общие тариф и условия. Для обработки запроса компания должна знать: наименование груза, особые транспортные свойства, в какой контейнер осуществляется загрузка или данные, по которым можно это рассчитать, пункты отправки и назначения, ожидаемая дата отправки, таможенные процедуры, желаемое транзитное время, желаемую величину сквозной ставки и др.

. Принятие заявки от клиента подтверждается в письменном виде. Помимо описания груза подтверждение должно заключать в себе инструкции по отправке для их сверки заказчиком. Только после всех вышеперечисленных процедур экспедитор может начать непосредственные действия по организации перевозки.

. Hecny связывается с офисом «Hecny Group» той страны, откуда будет транспортироваться груз. Московский офис информирует об отгрузке и сообщает первоначальные необходимые сведения о грузе. В то же время необходимо уточнить у клиента его готовность к тому, чтобы принять груз в намеченные даты.

. После подтверждения всеми сторонами правильности данных сотрудник оперативного отдела обращается в судоходную линию. Ее выбор определяется либо пожеланиями клиента, либо экспедитором. Букирование мест осуществляется по телефону, факсу или даже с использованием информационных букинговых систем. По получении информации о состоянии запроса, клиент сразу же информируется. При этом ему сообщаются предполагаемые даты отправления и прибытия судна, название судна и другая необходимая информация.

. Следующим важным этапом является передача точных инструкций по заполнению коносаментов, которые отсылаются в Hecny страны отправки, либо агенту перевозчика. Эти инструкции пишутся клиентом. Чем точнее они сделаны, тем меньше вероятность столкнуться с возможными проблемами. Инструкции должны быть получены перед каждой отправкой, и только в случаях наличия генерального соглашения, в котором расписаны все детали транспортировок, возможно отступление от этого правила. Обычно в стандартный набор элементов, указанных в инструкциях, значатся наименование перевозчика, маршрут, условия доставки, прокотированная ставка, замечания по особым мерам по обращению с грузом. Последние должны быть сообщены всем, кого это касается, и упомянуты в транспортных документах.

6. К моменту готовности груза у отправителя организовывается подача контейнера на склад клиента под затарку груза. Данная процедура подразумевает собой предоставление судоходной линией порожнего контейнера для последующего экспорта, заказ автомобиля у автомобильного перевозчика и оформление необходимой документации для таможенных процедур.

. После затарки, въезда контейнера на территорию порта и погрузки на судно судоходная линия выпускает коносаменты, а Hecny — «домашний» коносамент. Коносамент — это универсальный инструмент многоцелевого назначения, который выполняет следующие функции:

·      служит распиской перевозчика в приеме груза, указанного в документе.

При рассмотрении спора между отправителем (фрахтователем) и перевозчиком данные о грузе считаются достоверными, пока не доказано противоположное. Если же коносамент переходит к третьему лицу, то оспаривание его данных перевозчиком уже недопустимо;

·      выступает доказательством наличия и содержания договора морской перевозки.

Сам по себе документ не является договором, как часто полагают на практике. Ведь это не двусторонняя или многосторонняя сделка, а односторонний акт, подписываемый капитаном или иным уполномоченным представителем перевозчика. Однако в нем излагают основные условия договора перевозки;

·      является товарораспорядительным документом (ценной бумагой).

Эта функция выражается в том, что сделки купли-продажи, а также другие операции с товарами осуществляют с его помощью без физической передачи самих предметов договора. То есть коносамент, представляющий поименованные в нем товары, может быть куплен, продан, передан на определенных условиях. Это возможно в силу того, что данный документ, являясь ценной бумагой, имеющей хождение на рынке, выражает претензии на право собственности на конкретный указанный в нем груз.

В зависимости от того, как в документе определено лицо, имеющее право на получение груза, коносамент бывает:

·      именным (straight/non-negotiable bill of lading): груз может получить лишь то физическое или юридическое лицо, на имя которого он выписан;

·        ордерным (to order of a named party): в документе указано, что он выдан «по приказу отправителя» либо «приказу получателя», то есть отправителем или получателем может осуществляться передача коносамент другим лицам. Обычно в коносаменте указывают, чьему приказу он составлен. Если такая запись отсутствует, считается, что он составлен «приказу отправителя»;

·        предъявительским (to order): в документе указано, что он выдан на предъявителя, то есть в нем не содержатся какие-либо данные относительно лица, обладающего правом на получение груза, и поэтому груз в порту назначения должен быть выдан любому лицу, предъявившему такой коносамент.

Наибольшее распространение в международной торговле получили ордерные коносаменты. Передача права на груз по ордерному коносаменту осуществляется по бланковым или именным надписям (индоссаментам), которые находятся на лицевой или оборотной стороне коносамента.  
Бланковая надпись — подпись лица, распоряжающегося грузом, которая превращает ордерный коносамент в предъявительский. Если же после бланковой надписи учиняется именная надпись, то ордерный коносамент становится именным. Передачу документа от одного лица к другому по именной надписи осуществляют путем указания на коносаменте фамилии лица, которому его передают. При наличии непрерывного ряда надписей на коносаменте груз выдают либо последнему указанному в нем конкретному лицу, либо предъявителю документа с бланковой надписью.

Для того чтобы груз оказался на борту, отправителем составляется погрузочный ордер. В нем указывают название судна, наименование и количество груза, наименование отправителя и получателя, порты отправления и назначения. После погрузки помощник капитана ставит подпись на одном из двух экземпляров погрузочного ордера, который превращается, таким образом, в штурманскую расписку (mate’s receipt) — документ, подтверждающий прием груза на борт. Коносамент вручают отправителю в обмен на штурманскую расписку.

Коносамент выдают в нескольких экземплярах (обычно 3), которые составляют комплект (set of bills). Это делают в целях облегчения обращения коносамента и подстраховки отправителя от риска утраты пересылаемого документа. При выдаче груза по одному из экземпляров, остальные теряют силу (s

Морская накладная / океанская накладная / линейная накладная (sea waybill / ocean waybill / data freight receipt / express cargo bill of lading) — документ, который подтверждает наличие договора перевозки груза морским путем и принятие или погрузку груза перевозчиком и по которому перевозчик обязуется доставить груз грузополучателю, указанному в документе. Накладная не является ни оборотным, ни товарораспорядительным документом, груз автоматически выдается указанному в ней грузополучателю. К накладной прилагаются необходимые товаросопроводительные документы. Основным достоинством морской накладной является быстрота выпуска контейнера. Также снижаются затраты, поскольку, в отличие от коносаментов, оригиналы которых посылаются экспресс-почтой, морская накладная направляется грузополучателю факсом. Выдача контейнера осуществляется посредством идентификации того или иного лица, претендующего на получение груза. Надо иметь в виду, что на некоторых морских маршрутах перевозчики не выдают морские накладные. В данной ситуации можно избежать необходимости отсылать оригиналы коносаментов грузополучателю индоссированием одного оригинала и его отправкой назад агенту перевозчика с инструкциями по релизу контейнера грузополучателю.

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Расчёт и выбор генераторов судовой электростанции сухогрузного теплохода грузоподъёмностью 2500 т."](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-po-teme-raschyot-i-vybor-generatorov-sudovoj-elektrostanczii-suhogruznogo-teplohoda-gruzopodyomnostyu-2500-t/" \t "_blank)**

В зависимости от того, как заполнен коносамент, можно определить тип перевозки. Если в полях значатся только порт оправки (port of loading, сокращенно POL) и порт выгрузки (port of discharge, сокращенно POD), то это коносамент, выданный на транспортировку лишь морским видом транспорта, т.е. «от порта до порта». Когда заполнены поля «место получения» (place of receipt) или «место доставки» (place of delivery), то коносамент превращается в документ смешанной перевозки и регулирует такие виды транспортировок, как «от двери до двери» (заполняются оба поля), «от порта до двери» (заполняется только поле «место доставки») или «от двери до порта» (заполняется только поле «место получения»).

Без отметки «погружен на борт» (shipped on board) данный коносамент подтверждает только получение груза для отправки. Надпись с указанием числа заверяет о том, что груз находится на борту поименованного судна.

Необходимо указать точное число единиц отгрузки, поскольку по морскому праву в случае утраты или повреждения груза предел ответственности рассчитывается по отношению к грузовому месту или единице отгрузки. Даже если это оправка FCL, то расписывается количество, например, коробок в контейнере.

Таким образом, коносамент используется как подтверждение контракта на перевозку между перевозчиком и клиентом.

. По получении коносамента перевозчика из пункта отправления приходит извещение об отгрузке товара агенту Hecny в пункте назначения. Об этом извещают клиента и обновляют сведения в системе слежения. Если коносамент не был выпущен в течение двух дней после отправления судна, то необходимо немедленно связаться с перевозчиком для выяснения обстоятельств. Это может повлечь за собой ситуацию, когда груз пришел, а коносамента — нет.

. Когда контейнер оказывается в порту, то приходит уведомление о прибытии, после чего оно отсылается клиенту. Если во время перевозки, поступает информация, что груз придет позже предусмотренного срока, то об этом сразу же надо сообщить заказчику.

. Для расчета своих затрат и прибыли все входящие счета должны бать проверены и зарегистрированы. Бывают случаи, когда агент судоходной линии выставляет неправильные суммы. Тогда запрашивается кредит-нота на предыдущий инвойс и выставляется новый правильный счет. Счета выставляются линией согласно договоренностям. На условиях collect, как правило, счет выставляется за неделю до прибытия груза в порт. Линии могут предоставлять кредитные условия клиентам со значительным объемом грузоперевозок. Если же между экспедитором и морской линией заключен договор на условиях Prepaid, то перевозка должна быть оплачена еще до ее начала. В обоих этих системах есть свои преимущества и недостатки. Например, если инвойс получен экспедитором слишком рано, то из-за большого потока более срочных счетов, его оплата может быть отложена, что чревато просрочкой платежа. Если такие инвойсы накапливаются, то судоходная линия присылает отчет о задолженности и просит оплатить как можно быстрее. С другой стороны, если счета выпускаются после прибытия контейнера в порт, то нет четкой картины о расходной части перевозки. После всех проверок счета отправляются на оплату, и позже приходит подтверждение об осуществлении операции.

. После прибытия контейнера в порт, внутрипортовый экспедитор выполняет следующие операции:

·      получает разрешения судоходной линии на получение груза у терминала. Обычно он выдается после оплаты фрахта, сдачи оригинала коносамента, подписания гарантийных писем о возврате порожних контейнеров;

·        оформление отгрузочной инструкции оператору терминала;

·        выполнение таможенных формальностей (если экспедитор оказывает услуги таможенного оформления);

·        получение разрешения терминала на вывоз контейнера.

12. Если услуга по перевозке оказывается «до двери», надо организовать дальнейшую транспортировку груза. Предположим, что порт выгрузки российский (где есть офис Hecny), а конечный пункт — это Москва, выбор падает на автомобильный транспорт. Следовательно, таможенная очистка груза может осуществлять в порту прибытия, либо в другом таможенном пункте на маршруте следования.

. Перед тем, как погрузить контейнер в машину, его осматривают и проверяют пломбы. Дальше происходит транспортировка груза, его растомаживание и доставка до получателя. Автотранспортная компания берет на себя также обязанность сдать порожний контейнер на контейнерный терминал. Процедура таможенного оформления включает в себя прием и регистрацию таможенных деклараций, контроль за правильностью определения кода товара, валютный контроль и контроль таможенной стоимости, контроль таможенных платежей, досмотр и выпуск.

. Процедура с транспортными документами (CMR накладная) и всеми финансовыми документами повторяется. После чего файл по перевозке закрывается.

Глава 3. Оптимизация маршрута контейнерной перевозки из Китая в Россию .1 Обоснование неэффективности существующей технологии мультимодальной перевозки из Китая в Россию через Владивосток

В данном параграфе будет рассмотрена и проанализирована существующая система доставки груза из Шанхая в Москву через порт Владивостока, а так же будет приведены расчёты, показывающие преимущества и недостатки данного маршрута с точки зрения стоимости и транзитного времени доставки.

В качестве порта-отправителя для всех трех вариантов взят крупнейший по грузообороту морской порт в мире — Шанхай. Этот порт занимает выгодное географическое положение, находясь между севером и югом Китая и имея прямой выход в море. В настоящее время порт Шанхая играет одну из главных ролей в построении каналов поставок импортных и экспортных грузов.

На сегодняшний день этот стратегически важный объект обрабатывает около 25,7% международного объема перевозок в Китае. В 2015 году ежегодный контейнерный грузооборот порта составил 36,54млн TEU, что на 4,5% больше по сравнению с показателем 2014 года. Общий грузооборот порта за 2015 год составил 539млн тонн.

Порт Шанхая сегодня — это современный многоцелевой глубоководный порт, включающий в себя внутренние, речные и морские причалы, основной специализацией которого является организация погрузочно-разгрузочных работ, складирование и хранение грузов, организация буксиров, лоцманское обслуживание, швартовка, безопасный причал и многое другое.

Шанхай имеет установленные торговые связи с 500 портами в 200 странах и регионах по всему миру. Более 2000 контейнерных судов отправляются из порта каждый месяц в Северную Америку, Европу, Средиземноморье, Персидский залив, Красное море, Черное море, Африку, Австралию, Юго-Восточную Азию, Северо-Восточную Азию и другие регионы.

После того, как был выбран товар и порт отправления, далее следует выбрать подходящее оборудование для транспортировки данного груза. Обувь не требует никаких специальных условий транспортировки и температурных режимов, однако зачастую, в связи с тем, что груз является легким, но объемным, его перевозят в стандартном 40-футовом контейнере увеличенной вместимости (High Cube), поэтому наша перевозка будет осуществляться именно в таком контейнере, полезной вместимостью до 26460 кг и объемом до 76 куб. м.

Определив место отправки, товар и оборудование для транспортировки, обозначим пункт назначения, им будет Москва.

Таким образом, имеются следующие данные:

.        Порт отправления — Шанхай (Китай)

.        Тип груза — кожаная обувь

.        Количество грузовых единиц — 1 контейнер 40HC

.        Пункт назначения — Москва (Россия)

Данные по ставке морской составляющей мультимодальной перевозки представлены крупнейшей морской линией — Maersk, по состоянию на апрель — май 2016 года.

Компания Maersk была основана более 100 лет назад, а именно в 1904 году, в Дании. На сегодняшний день это крупнейший в мире оператор контейнерных перевозок, который представлен в 130 странах мира и насчитывает 25 000 сотрудников. В распоряжении компании более 600 морских судов, благодаря чему Maersk имеет возможность доставлять грузы почти в любую точку мира. Компания является лидером по количеству собственных контейнеров, их насчитывается около 3 400 000 TEU.

Стоит отметить, что расчет поставки осуществляется на базисе FOB (Incoterms 2010), как наиболее часто используемому базису взаиморасчетов между китайскими отправителями и крупными российскими импортерами (по данным компании Hecny). По этому условию поставки покупатель несет все расходы, связанные с товаром, после его отгрузки на борт судна в указанном в договоре порту, а также расходы по оформлению таможенных формальностей, подлежащих оплате при импорте товара.

где A — стоимость чистого фрахта морской перевозки;- бункерная надбавка (как правило, включена в ставку);- поправка на курсы валют (как правило, включена в ставку);

D — сбор за прохождение Суэцкого канала (для контейнеров из ЮВА);- сбор за атаку судна пиратами (для контейнеров из ЮВА);- сбор за безопасность в порту;- расходы на выгрузку в порту назначения;- сбор за оформление документов в порту назначения;- оформление TIR, CMR;- вывоз.

Информация для расчета железнодорожной перевозки представлена компанией ПАО «ТрансКонтейнер», российским контейнерным оператором, оперирующим крупнейшим в России парком контейнеров и фитинговых платформ. Для удобства расчетов в качестве пункта отправления взята станция Первая Речка Дальневосточной ж.д. (г. Владивосток), пункт прибытия — станция Кунцево-II Московской ж.д. (г. Москва).

Расчеты по данному маршруту представлены ниже.

**Международный маршрут «Шанхай — Владивосток — Москва»**

Начальный пункт отправки: Шанхай (Китай)

Конечный пункт доставки: месторасположение покупателя (Москва в пределах МКАДа)

Порт отправки: Шанхай

Порт доставки: Владивосток

Задействованный вид транспорта:

—       морской

—       железнодорожный

—       автотранспорт

Карта международного маршрута «Шанхай — Владивосток — Москва» представлена ниже (Рис. 8) .

**Рис. 8. Маршрут «Шанхай-Владивосток- Москва»**

На карте наглядно видно, что до Владивостока перевозка осуществляется по морю, затем контейнер перегружается на железную дорогу и следует прямым маршрутом до Москвы.

Расчеты по морской перевозке представлены ниже. (Табл. 1)

**Таблица 1.Расчет стоимости морской перевозки**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Вид надбавки** | **Цена в валюте** | **Поправочный коэффициент** | **Сумма** |
| Чистая ставка морского фрахта | 830 USD | 1,0000 | 830USD |
| Бункерная надбавка (BAF) |  |  |  |
| Поправка на курсы валют (CAF) |  |  |  |
| Сборы в порту «Владивосток» | | | |
| Расходы на выгрузку в порту назначения (DTHC) | 320 USD | 1,0000 | 320 USD |
| Cбор за безопасность в порту (ISPS) | 12 USD | 1,0000 | 12 USD |
| Сбор за оформление документов в порту назначения (DDF) | 72 USD | 1,0000 | 72 USD |
| Экспедиторские сборы | | | |
| Агентское вознаграждение в порту отправления | 50USD | 1,0000 | 50USD |
| **Общая сумма:** | | | **1284USD** |

**Таблица 2 Перевод стоимости морской перевозки в рубли**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Сумма, USD** | **Курс по ЦБ** | **Перевод, руб.** |
| 1284 | 66,4954 | 85 380,10 |

Что же касается транзитного времени данной перевозки, то согласно расписанию отправления, представленном на официальном сайте морской линии Maersk , длительность морской перевозки от порта Шанхай до порта Владивосток составит 7 календарных дней.

Важно отметить, что срок бесплатного хранения в порту «Владивосток» для контейнеров, прибывших на местную выдачу, составляет 14 календарных дней с момента выгрузки контейнера с судна.

Таможня может осуществляться как клиентом, так и Hecny, поскольку компания включена в реестр таможенных представителей и имеет право оказывать услуги по таможенному оформлению. Стоимость таможенных платежей в данной перевозке не учитывается, так как является дополнительными расходами клиента. Но раз мы осуществляем перевозку с помощью экспедитора, было бы целесообразным переложить услугу по таможенному оформлению на него. Стоимость услуги таможенного представителя во Владивостоке составит 20 414 руб.

После оформления груза, контейнер необходимо доставить от порта прибытия (г. Владивосток) до станции отправления Первая Речка. Для этого воспользуемся автодовозом, стоимость которого составит 10 000 руб. Стоит отметить, что в эту сумму включены только проезд на территорию порта, а также сама автоперевозка. Так же необходимо учесть расходы, которые выставит порт, а именно 300 USD за погрузочные работы на смежные виды транспорта для контейнера 40 HC.

**Таблица 3. Расчет стоимости доставки контейнеры от порта до ж/д станции**

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид надбавки** | **Стоимость , руб.** |
| Погрузочные работы в порту прибытия Владивосток | 19 948, 62 |
| Въезд на территорию порта + автодовоз до ст. Первая Речка Д-ВОСТ | 13 500 |
| **Общая сумма:** | **33 448, 62** |

**Таблица 4. Перевод стоимости погрузочных работ в порту в рубли**

|  |  |
| --- | --- |
| **Сумма, USD** | **Перевод, руб.** |
| 300 | 66,4954 | 19 948, 62 |

Время на погрузку/выгрузку на станции Первая Речка составляет 3 часа.

Далее рассчитаем стоимость железнодорожной перевозки от станции Первая Речка (г. Владивосток) до станции Кунцево-II (г. Москва) (Табл. 5)

**Таблица 5. Условия ж/д перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| Станция отправления | Ст. Первая Речка, г. Владивосток |
| Станция прибытия | Кунцево-II, г. Москва |
| Дата отправления | 14 апреля 2016 г. |
| Дата прибытия | 23 мая 2016 г. |
| Тип контейнера | 40 НС |
| Принадлежность контейнера | ПАО «Трансконтейнер» |
| Терминальные услуги по станции назначения | Оказывать |

Таким образом, стоимость данной перевозки, с учетом надбавки за терминальные услуги на станции назначения, составит 149 128, 34 руб. с НДС.

Согласно данным, представленным компанией ПАО «ТрансКонтейнер», при отправке груза 14.04.16 г. транзитное время доставки по заданному маршруту железнодорожным видом транспорта составит 11 календарных дней.

Такое временное преимущество удается получить за счет формирования прямого железнодорожного состава «Владивосток»- «Москва», который следует без остановок до конечной станции на всем пути следования.

После того как груз прибудет на станцию назначения, его необходимо доставить до склада покупателя. Для этого воспользуемся услугами автоперевозчика. Стоимость данной перевозки составит в среднем 16 800 руб., включая раскредитовку (оформление грузовых и таможенных документов) контейнера на железнодорожной станции.

Стоит упомянуть, что возврат контейнера морской линии уже включен в стоимость фрахта. В товарной накладной, которая оформляется при раскредитовки контейнера на станции, указывается терминал возврата этого контейнера. Обычно, это станция прибытия, но могут указываться и др. Поэтому в данном случае за услугу Drop-off плата взиматься не будет.

В силу того, что данная перевозка организовывалась экспедитором, и все операции по взаимодействию с клиентом, морской линий и перевозчиками осуществлялись Hecny, как связующим звеном, в стоимость перевозки необходимо включить плату за транспортно-экспедиционные услуги. Она составит в среднем 6 000 руб.

Таким образом, общая стоимость мультимодальной перевозки по международному маршруту «Шанхай — Владивосток — Москва» составит (Табл. 6) :

**Таблица 6. Расчет общей стоимости мультимодальной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Составляющие мультимодальной перевозки** | **Стоимость, руб.** |
| Организация морской перевозки «Шанхай» — «Владивосток» | 85 380,10 |
| Автодовоз от порта «Владивосток» до ж/д станции «Первая речка» | 33 448, 62 |
| Организация ж/д перевозки от ст. «Первая речка» (Владивосток) до ст. «Кунцево-II» (Москва) | 149 128, 34 |
| Автодовоз от ж/д станции «Кунцево-2» (Москва») до склада получателя (Москва, в пределах МКАДа) | 16 800 |
| Услуги таможенного представителя во Владивостоке | 20 414 |
| Плата за возврат контейнера |  |
| Плата за услуги экспедитора | 6 000 |
| **Общая сумма:** | **311 171,06** |

Что же касается транзитного времени данной перевозки, то оно составит (Табл. 7):

**Таблица 7. Расчет транзитного времени мультимодальной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Составляющие мультимодальной перевозки** | **Длительность, дн.** |
| Морская перевозка «Шанхай» — «Владивосток» | 7 |
| Выгрузка и оформление документов в порту прибытия | 2 |
| Таможенное оформление | 1 |
| Автодовоз от порта «Владивосток» до ж/д станции «Первая речка» | 1 |
| Ж/д перевозка от ст. «Первая речка» (Владивосток) до ст. «Кунцево-II» (Москва) | 11 |
| Раскредитовка на ж/д станции прибытия | 1 |
| Автодовоз от ж/д станции «Кунцево-2» (Москва») до склада получателя (Москва, в пределах МКАДа) | 1 |
| **Общее количество:** | **24 дня** |

3.2 Расчет стоимости доставки контейнера из Китая в Россию мультимодальным способом транспортировки различными маршрутами

В данном разделе будут описаны 3 способа доставки контейнера с обувью из Китая в Россию.

Для сравнения и выбора оптимального пути маршрута перевозки из порта Шанхай до места заказчика в Москве было выделено 3 типа мультимодальной перевозки:

1)      Море-авто

Из Шанхая морским транспортом до порта «Котка» (Финляндия). Затем автотранспортом до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа).

2)      Море-авто

Из Шанхая морским транспортом до порта «Санкт- Петербург» (Россия). Затем автотранспортом до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа).

3)      Море-авто

Из Шанхая морским транспортом до порта «Рига» (Латвия). Оттуда автомобильным транспортом до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа).

Основными критериями оценки являются:

•Стоимость перевозки

•Время доставки

•Простота оформления документов и прохождения таможни

•Проблемы, которые могут возникнуть при перевозке, в результате которых возможна задержка поставки, а также риск утраты груза

•Базис поставки

Расчёт стоимости перевозки

Прежде чем производить сравнение стоимости маршрутов доставки контейнера с обувью из Китая в Россию мною был произведен анализ основных морских линий, следующих по данным направлениям.

Стоит отметить, что существует достаточное количество он-лайн калькуляторов для определения стоимости морского фрахта. Там приводятся средние значения ставок по рынку морских перевозок на момент обращения. Но, так как у каждой компании свои ставки, и они могут значительно варьироваться по стоимости, в зависимости от маршрута следования (популярный, но более дальний по расстоянию вполне может быть дешевле, нежели редкий и близкий маршрут). Данная ситуация может сложится по следующим причинам:

·        Наличие договоренности у линии с конкретным экспедитором;

·        Наличие/отсутствие личного интереса доставки у линии в конкретный порт;

·        Конкретные договоренности линий с конкретным портом;

·        Обостренная политическая обстановкой между странами.

Для расчета ставки по морской составляющей мультимодальной перевозки я обратилась к крупнейшей транспортной компании в сфере морских перевозок- Maersk, которая предоставила мне данные по морскому фрахту.

Приведенные ниже котировки рассчитаны на транспортировку из Шанхая до Москвы 40-футового контейнера High Cube с обувью на момент совершения перевозки с 14.05.2016г. по 15.05.2016г по базису поставки FOB.

.2.1 Международный маршрут №1 «Шанхай- Котка- Москва»

Начальный пункт отправки: Шанхай (Китай)

Конечный пункт доставки: месторасположение покупателя (Москва в пределах МКАДа)

Порт отправки: Шанхай

Порт доставки: Котка

Задействованный вид транспорта:

—       морской

—       автомобильный

Карта международного маршрута №1 «Шанхай — Котка — Москва» представлена ниже (Рис. 9).

**Рис. 9.Карта международного маршрута №1 «Шанхай — Котка — Москва»**

Для начала рассчитаем стоимость морской составляющей данной перевозки. Согласно данным, предоставленным компанией Maersk, ставка чистого морского фрахта равна 650 USD. В данную ставку уже включены следующие сборы: надбавка за топливо (BAF), поправка на курсы валют (CAF), надбавка за риск атаки судна пиратами (ERS),а так же плата за прохождение Суэцкого канала. Что же касается сборов в порту прибытия, то они устанавливаются каждый портом отдельно.

Ниже приведена таблица с подробным расчетом стоимости морской перевозки из порта «Шанхай» в порт «Котка». Стоит отметить, что морская перевозка осуществляется по условию FIFO, согласно которому компания дает ставку только на морской фрахт, а погрузка и выгрузка товара производятся за счет отправителя/покупателя (зависит от базиса поставки). В данном случае, погрузка осуществляется отправителем, а выгрузка — покупателем.(Табл. 8)

**Таблица 8. Расчет стоимости морской перевозки**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вид надбавки** | | **Цена в валюте** | **Поправочный коэффициент** | **Сумма, в долл. США** |
| Чистый морской фрахт | | 650 USD | 1,0000 | 650 USD |
| Бункерная надбавка (BAF) | |  |  |  |
| Поправка на курсы валют (CAF) | |  |  |  |
| Плата за проход Суэцкого канала | |  |  |  |
| Надбавка за риск атаки судна пиратами (ERS) | |  |  |  |
| Линейные сборы | | | | |
| Надбавка за низкое содержание серы в топливе (экологический сбор) (LSS) | | 70 USD | 1,0000 | 70 USD |
| Сборы | | | | |
| Экспедиционное обслуживание в порту | | 85 EUR | 1,1278 | 95,86 USD |
| Расходы на выгрузку в порту назначения (DTHC) | | 130 EUR | 1,1278 | 146,61 USD |
| Сбор за оформление документов в порту назначения (DDF) | | 65 EUR | 1,1278 | 73, 31 USD |
| **Продолжение таблицы 8** | | | | |
| Экспедиторские сборы | | | | |
| Агентское вознаграждение в порту отправления | 50USD | | 1,0000 | 50USD |
| **Общая сумма:** | | | | **1085,78 USD** |
|  |  |  |  |  |

**Таблица 9. Перевод стоимости морской перевозки**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Сумма, USD** | **Курс по ЦБ** | **Перевод, руб.** |
| 1085, 78 | 66,4954 | 72 199,38 |

Стоит упомянуть, что с 1 января 2015 года компания Maersk ввела специальный дополнительный сбор для грузов отбывающих/прибывающих из/в Северную Европу (Балтийское море, Северное море, Ла-Манш) и Северную Америку в связи с использованием топлива с низким содержанием серы.

В стоимость данной ставки включено хранение на территории порта в течение 7 календарных дней. За каждые последующие 5 дней, порт взимает плату в размере 8 EUR за контейнер 40 HC в сутки.

Важно отметить, что Maersk предоставляет особые условия для Hecny в порту «Котка» по количеству дней с момента выгрузки контейнера на терминал до момента вывоза с терминала (demurrage), а также по количеству дней с момента вывоза контейнера с терминала до момента возврата порожнего контейнера в место, согласованное с собственником контейнера (detention). В общей сумме это время составляет 21 день.

Что же касается транзитного времени данной перевозки, то, согласно расписанию отправления, представленном на официальном сайте морской линии Maersk , длительность морской перевозки от порта «Шанхай» до порта «Котка» составит 43 календарных дня.

В силу того, что у Hecny есть офис в Выборге, представляется целесообразным возложить услуги по таможенному представительству на него. Стоимость услуги таможенного представительства в Выборге составит 20 650 руб.

Далее определим стоимость автомобильной составляющей в данной перевозке. Стоит отметить, что с 15 ноября 2015 года (согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 (с изменениями от 18.05.2015) г. № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн») в Российской Федерации устанавливается размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, равный 1,53 рубля на один километр пути. Следовательно, помимо базовой ставки на перевозку необходимо учитывать плату за систему «Платон».

Расчет производится следующим образом:

Сумма к оплате = Расстояние, км × 1,53

Расчеты по ставке на автомобильную перевозку от порта «Котка» до г. Москва (в пределах МКАДа) представлены ниже (Табл.10 )

**Таблица 10. Расчеты по ставке на автомобильную перевозку**

|  |  |
| --- | --- |
| Расстояние «Котка» — «Москва» | 962 км |
| Расстояние до границы между Финляндией и Россией | 72 км |
| Расстояние от границы до г. Москва (в пределах МКАДа) | 890 км |

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Проект организации междугородных перевозок пакетированного груза"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-na-temu-proekt-organizaczii-mezhdugorodnyh-perevozok-paketirovannogo-gruza-imwp/" \t "_blank)**

**Таблица 11. Перевод стоимости автомобильной перевозки в рубли**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Сумма, EUR** | **Курс по ЦБ** | **Перевод, руб.** |
| 830 | 74,3405 | 61 702,61 |

Базовая ставка= 830

Плата за систему «Платон» = 890 км×1,53

**Общая сумма= 702,61 +1361,70 = 63064,31 руб.**

Для расчета времени автомобильной перевозки от порта «Котка» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) были взяты средние значения скоростного режима в пределах допустимых норм, а также учтены нормативы «работа — отдых» для водителей-дальнобойщиков, согласно которым водитель после каждых 400 км должен делать 8 часовой перерыв на отдых. Принимая во внимание эти аспекты, получаем, что средняя продолжительность данной перевозки составит 2 суток.

При организации автоперевозки из порта прибытия до конечного пункта, в данном случае это г. Москва, в стоимость ставки уже включена плата за возврат контейнера морской линии.

Также, следует учесть плату за услуги экспедитора по организации данной мультимодальной перевозки. По данному направлению она в среднем составит 6 000 руб.

Таким образом, стоимость перевозки по маршруту «Шанхай- Котка- Москва» равна:

**Таблица 12. Расчет общей стоимости мультимодальной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Составляющие мультимодальной перевозки** | **Стоимость, руб.** |
| Морская перевозка «Шанхай»- «Котка» | 72 199,38 |
| Услуги таможенного представителя в Выборге | 20 650 |
| Автомобильная перевозка от порта «Котка» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) | 61 702,61 |
| Плата за возврат контейнера |  |
| Плата за услуги экспедитора | 6000 |
| **Общая сумма:** | **160 551, 99** |

Что же касается транзитного времени данной перевозки, то оно составит (Табл. 13):

**Таблица 13. Расчет транзитного времени мультимодальной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Составляющие мультимодальной перевозки** | **Длительность, дн.** |
| Морская перевозка «Шанхай» — «Котка» | 42 |
| Таможенное оформление | 1 |
| Автомобильная перевозка от порта «Котка» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) | 2 |
| **Общее количество:** | **45 дней** |

Важно отметить, что в порту Котка время а выгрузку контейнера в порту и оформление документов займет всего 3-4 часа, в отличии от российских портов, где на данные операции уходит более суток.

.2.2 Международный маршрут № 2 «Шанхай- Санкт-Петербург- Москва»

Начальный пункт отправки: Шанхай (Китай)

Конечный пункт доставки: месторасположение покупателя (Москва в пределах МКАДа)

Порт отправки: Шанхай

Порт доставки: Санкт-Петербург

Задействованный вид транспорта:

—       автомобильный

—       морской

Карта международного маршрута №2 «Шанхай — Санкт- Петербург — Москва» представлена ниже (Рис.10).

**Рисунок 10.Карта международного маршрута №2 «Шанхай — Санкт- Петербург — Москва»**

Стоит отметить, что в качестве терминала доставки выбран «Рыбный Порт», который относится к Большому порту Санкт- Петербург. В силу того, что между морской линией Maersk и компанией Hecny Group заключен сервис-контракт (по которому Maersk осуществляет перевозки на особых условиях), в терминале «Рыбный порт» свободный период хранения для Hecny составляет 10 дней. В то время как, в Первом контейнерном терминале (ПКТ) и Петролеспорту (ПЛП) свободный период хранения всего 4 дня. Более того, для компании Hecny общее количество дней на вывоз контейнера с терминала (7 дней) и возврат порожнего контейнера в место, согласованное с собственником контейнера (7 дней), составляет 14 дней.

Ниже приведена таблица с подробным расчетом стоимости морской перевозки из порта Шанхай в порт Санкт- Петербург (Табл.14).

**Таблица 14. Расчет стоимости морской перевозки**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Вид надбавки** | **Цена в валюте** | **Поправочный коэффициент** | **Сумма** |
| Чистый морской фрахт | 680 USD | 1,0000 | 680 USD |
| Бункерная надбавка (BAF) |  |  |  |
| Поправка на курсы валют (CAF) |  |  |  |
| Плата за проход Суэцкого канала |  |  |  |
| Надбавка за риск атаки судна пиратами (ERS) |  |  |  |
| Линейные сборы | | | |
| Надбавка за низкое содержание серы в топливе (экологический сбор) (LSS) | 70 USD | 1,0000 | 70 USD |
| Сборы в порту «Санкт-Петербург» | | | |
| Расходы на выгрузку в порту назначения (DTHC) | 480 USD | 1,0000 | 480 USD |
| Сбор за оформление документов в порту назначения (DDF) | 60 USD | 1,0000 | 60 USD |
| Экспедиторские сборы | | | |
| Плата агенту Hecny | 50USD | 1,0000 | 50USD |
| **Общая сумма:** | | | **1340 USD** |

**Таблица 15. Перевод стоимости морской перевозки в рубли**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Сумма, USD** | **Курс по ЦБ** | **Перевод, руб.** |
| 1340 | 66,4954 | 89 103, 84 |

Согласно расписанию отправления/прибытия судов, представленном на официальном сайте морской линии «Maersk», транзитное время данной перевозки от порта отправления Шанхай до порта прибытия Санкт-Петербург «РП» составит 39 дней.

Предположим, что клиент воспользовался операцией по таможенному оформлению груза в порту прибытия и отдал все составляющие данной услуги на аутсорсинг компании Hecny. Стоимость таможенного представительства в Санкт-Петербурге обойдется клиенту в 18 290 руб.

Далее определим стоимость автомобильной перевозки в данном маршруте. Расстояние от порта Санкт-Петербург до г. Москва (в пределах МКАДа) составляет 713 км, из которых примерно 690 км проходят по Федеральной автомобильной дороге М-10 «Россия».

Рассчитаем плату за систему «Платон» по данному маршруту:

Плата за систему «Платон» = 690 км×1,53 руб.=1 055,70 руб.

Ставка за автоперевозку = 52 000 руб.

**Общая стоимость**

Для расчета времени автомобильной перевозки от порта «Санкт- Петербург» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) были взяты средние значения скоростного режима в пределах допустимых норм. Важно отметить, что трасса М-11 «Москва — Санкт-Петербург» никак не фигурирует в расчетах для данной перевозки. Таким образом, средняя продолжительность перевозки по маршруту Санкт — Петербург — Москва с учетом нормирования труда дальнобойщиков составит 1,5 суток.

Однако существуют некоторые аспекты, которые также необходимо принять во внимание:

.        Высокая загруженность Федеральной автодороги М- 10 «Россия» в районе Московской области и подъезде к г. Москва, особенно в вечернее время суток.

.        Двухполосное разделение с реверсивным движением на большинстве участков проезда, что затрудняет движение по данной магистрали.

.        Большое количество населенных пунктов на всем протяжении трассы, что не дает автомобилю следовать по маршруту с постоянной скоростью движения.

.        Качество самой дороги оставляет желать лучшего, в связи со строительством федеральной трассы.

Таким образом, если сроки доставки сжатые и груз необходимо доставить как можно быстрее, не обращая внимания на дополнительные расходы, выбирать этот вариант, по всей видимости, не стоит.

При организации автоперевозки из порта прибытия до конечного пункта, в данном случае это г. Москва, в стоимость ставки уже включена плата за возврат контейнера морской линии.

Также, следует учесть плату за услуги экспедитора по организации данной мультимодальной перевозки. По данному направлению она в среднем составит 6 000 руб.

Отсюда стоимость перевозки по маршруту «Шанхай — Санкт — Петербург — Москва» равна:

**Таблица 16. Расчет общей стоимости мультимодальной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Составляющие мультимодальной перевозки** | **Стоимость, руб.** |
| Морская перевозка «Шанхай»- «Санкт- Петербург» | 89 103, 84 |
| Услуги таможенного представительства в порту «Санкт- Петербург» | 18 290 |
| Автомобильная перевозка от порта «Санкт- Петербург» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) | 53 055, 70 |
| Плата за возврат контейнера |  |
| Плата за услуги экспедитора | 6 000 |
| **Общая сумма:** | **166 446, 54** |

Что же касается транзитного времени данной перевозки, то оно составит (Табд. 17):

**Таблица 17. Расчет транзитного времени мультимодальной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Составляющие мультимодальной перевозки** | **Длительность, дн.** |
| Морская перевозка «Шанхай» — «Санкт- Петербург» | 39 |
| **Продолжение таблицы 17** | |
| Выгрузка в порту и оформление документов | 2 |
| Таможенное оформление | 1 |
| Автомобильная перевозка от порта «Санкт- Петербург» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) | 1,5 |
| **Общее количество:** | **43-44 дня** |

3.2.3 Международный маршрут №3 « Шанхай- Рига- Москва»

Начальный пункт отправки: Шанхай (Китай)

Конечный пункт доставки: месторасположение покупателя (Москва в пределах МКАДа)

Порт отправки: Шанхай

Порт доставки: Рига

Задействованный вид транспорта:

—       автомобильный

—       морской

Карта международного маршрута №2 «Шанхай — Санкт- Петербург — Москва» представлена ниже (Рис.11).

**Рис. 11.Карта международного маршрута №3 «Шанхай — Рига — Москва»**

Ниже приведена таблица с подробным расчетом стоимости морской перевозки из порта Шанхай в порт Рига (Табл.18).

**Таблица 18.Расчет стоимости морской перевозки**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Вид надбавки** | **Цена в валюте** | **Поправочный коэффициент** | **Сумма** |
| Чистый морской фрахт | 720 USD | 1,0000 | 720 USD |
| Бункерная надбавка (BAF) |  |  |  |
| Поправка на курсы валют (CAF) |  |  |  |
| Плата за проход Суэцкого канала |  |  |  |
| Надбавка за риск атаки судна пиратами (ERS) |  |  |  |
| Линейные сборы | | | |
| Надбавка за низкое содержание серы в топливе (экологический сбор) (LSS) | 70 USD | 1,0000 | 70 USD |
| Сборы в порту «Рига» | | | |
| Расходы на выгрузку в порту назначения (DHC) | 150 USD | 1,0000 | 150 USD |
| Сбор за оформление документов в порту назначения (DDF) | 85 EUR | 1,1278 | 95,86 USD |
| Экспедиционное обслуживание в пору Рига | 60 EUR | 1,1278 | 67,67 USD |
| **Продолжение таблицы 18** | | | |
| Агентское вознаграждение в порту отправления | 50USD | 1,0000 | 50USD |
| **Общая сумма:** | | | **1 153,53 USD** |

**Таблица 19. Перевод стоимости морской перевозки в рубли**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Сумма, USD** | **Курс по ЦБ** | **Перевод, руб.** |
| 1153, 53 | 66,4954 | 76 704, 43 |

Стоит отметить, что в данном случае общее количество времени, предоставляемое для вывоза контейнера с терминала (Demurrage) и возврат порожнего контейнера в место, согласованное с собственником контейнера (Detention) составляет 14 дней. Что же касается бесплатного срока хранения в порту, то оно составляет 7 дней.

Согласно расписанию отправления/прибытия судов, представленном на официальном сайте морской линии «Maersk», транзитное время данной перевозки от порта отправления «Шанхай» до порта прибытия «Рига» составит 42 дня.может оказать услугу таможенного представителя в г. Себеж на российско-латвийской границе. Стоимость услуги составит 21 700 руб.

Далее определим стоимость автомобильной перевозки в данном перевозке. Расчеты по ставке на автомобильную перевозку от порта «Рига» до г. Москва (в пределах МКАДа) представлены ниже (Табл. 20)

**Таблица 20. Расчет стоимости автомобильной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| Расстояние «Рига» — «Москва» | 926 км |
| Расстояние до границы между Латвией и Россией | 315 км |
| Расстояние от границы до г. Москва (в пределах МКАДа) | 611 км |

**Таблица 21. Перевод стоимости автомобильной перевозки в рубли**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Сумма, EUR** | **Курс по ЦБ** | **Перевод, руб.** |
| 1200 | 74,3405 | 89 208,60 |

Базовая ставка= 1200

Плата за систему «Платон» = 611 км×1,53

**Общая сумма=**

Для расчета времени автомобильной перевозки от порта «Рига» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) были взяты средние значения и соблюдены условия нормирования труда. Таким образом, средняя продолжительность данной перевозки составит 2 суток.

При организации автоперевозки из порта прибытия до конечного пункта, в данном случае это г. Москва, в стоимость ставки уже включена плата за возврат контейнера морской линии.

Также, следует учесть плату за услуги экспедитора по организации данной мультимодальной перевозки. По данному направлению она в среднем составит 6 000 руб.

Таким образом, стоимость перевозки по маршруту «Шанхай — Рига -Москва» равна:

**Таблица 22. Расчет стоимости мультимодальной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Составляющие мультимодальной перевозки** | **Стоимость, руб.** |
| Морская перевозка «Шанхай»- «Рига» | 76 704, 43 |
| Услуги таможенного представительства в таможне г. Себеж | 21 700 |
| Автомобильная перевозка от порта «Рига» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) | 90 143,43 |
| Плата за возврат контейнера |  |
| Плата за услуги экспедитора | 6 000 |
| **Общая сумма:** | **194 547,86** |

Что же касается транзитного времени данной перевозки, то оно составит (Табл.23):

**Таблица 23.Расчет транзитного времени мультимодальной перевозки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Составляющие мультимодальной перевозки** | **Длительность, дн.** |
| Морская перевозка «Шанхай» — «Рига» | 42 |
| Таможенное оформление | 1 |
| Автомобильная перевозка от порта «Рига» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа) | 2 |
| **Общее количество:** | **45 дней** |

.3 Выбор наиболее оптимального маршрута мультимодальной перевозки и его обоснование

Для определения наиболее оптимальной схемы мультимодальной перевозки по маршруту «Шанхай»- «Москва» были проанализированы 3 варианта перевозки груза:

.        Шанхай — Котка — Москва (с использованием морского и автомобильного видов транспорта)

.        Шанхай — Санкт — Петербург — Москва (с использованием морского и автомобильного видов транспорта)

.        Шанхай — Рига — Москва (с использованием морского и автомобильного видов транспорта)

Сравнение производилось по следующим параметрам:

·        Стоимость перевозки

·        Транзитное время доставки

·        Простота и удобство оформления документации

Сравним маршруты с точки зрения стоимости (Табл.24 )

**Таблица 24. Сравнение маршрутов по стоимости**

|  |  |
| --- | --- |
| **Маршрут** | **Стоимость перевозки, руб.** |
| Шанхай -Котка — Москва | 160 551, 99 |
| Шанхай — Санкт-Петербург — Москва | 166 446, 54 |
| Шанхай — Рига — Москва | 194 547,86 |

Исходя из таблицы видно, что наиболее выгодным вариантом доставки по цене, является доставка по маршруту № 1 «Шанхай — Котка — Москва», стоимость которой составит 160 55, 99 руб. На втором месте по стоимости перевозки — маршрут №2 «Шанхай — Санкт — Петербург — Москва» , который обойдется в 166 446,54 руб. и самый невыгодный по стоимости оказался маршрут №3 «Шанхай — Рига — Москва».

Далее сравним маршруты по времени доставки груза (Табл.25 ):

**Таблица 25. Сравнение маршрутов по времени доставки груза**

|  |  |
| --- | --- |
| **Маршрут** | **Транзитное время доставки, дн.** |
| Шанхай -Котка — Москва | 45 |
| Шанхай — Санкт-Петербург — Москва | 43-44 |
| Шанхай — Рига — Москва | 45 |

По данным, представленным в таблице, видно, что самым быстрым вариантом доставки будет маршрут №2 «Шанхай — Санкт — Петербург — Москва», который займет 43-44 дня. Маршруты №1 «Шанхай -Котка — Москва» и №3 «Шанхай — Рига — Москва» равны между собой по затрачиваемому времени, срок доставки составит 45 календарных дней.

Хотя следует отметить, что сроки, приведенные в данной работе, являются весьма условными. Для удобства сравнения и расчётов была выбрана одна судоходная линия на все маршруты следования, в то время как многие другие морские линии следуют по заданным направлениям гораздо быстрее. Например, у компании Maersk срок доставки груза от порта Шанхай до порта Котка составляет 42 дня, в то время как другая малоизвестная компания Evergreen осуществляет эту же доставку за 35 календарных дней. Конечно же, экспедитор выберет второй вариант.

То же можно сказать и о стоимости морской перевозки. Каждая линия сама для себя решает, какие сборы и доплаты ей устанавливать и в каком размере. В среднем ставка морского фрахта у различных компаний варьируется в пределах 150 — 200 USD.

В данной ситуации можно воспользоваться двумя маршрутами доставки, через Котку и Санкт — Петербург, так как по стоимости они примерно равны, а транзитное время отличается всего на 1 календарный день. Если для клиента важна скорость доставки и на счету каждый час, то в таком случае целесообразнее выбрать маршрут, проходящий через Санкт — Петербург. Не смотря на долгие операции в порту прибытия, общее время перевозки сокращается за счет автомобильной составляющей. Если же клиенту не так важны сроки доставки, и каждый рубль играет роль, то в данном случае наиболее оптимальным окажется маршрут через Котку.

Таким образом, у каждого из предложенных вариантов есть свои преимущества и недостатки, и каждый маршрут имеет право на существование.

Стоит отметить, что выбор наиболее оптимального маршрута зависит не только от стоимости, транзитного времени и простоты оформления документов, но также и от личных предпочтений клиента. Казалось бы, способ доставки через Владивосток абсолютно невыгоден, однако он достаточно популярный и широко используемый. Другими словами можно сказать, что маршрут на доставку разрабатывается для каждого клиента индивидуально в зависимости от его целей, задач и личных предпочтений.

Целью данной квалификационной работы являлось проведение анализа маршрутов доставки грузов из Китая в Россию и разработка наиболее оптимального маршрута с использованием мультимодальной системой транспортировки с точки зрения транзитного времени и стоимости перевозки, а также с учетом проблем на отдельных этапах транспортировки. Для реализации данной цели были решены следующие задачи:

·        изучение теоретических и методологических основ мультимодальных перевозок;

·        ознакомление с правовым регулированием мультимодальных перевозок;

·        на практике изучение процеса организации транспортировки товаров из Китая в контейнерах в мультимодальном сообщении на примере деятельности транспортно — экспедиторской компании Hecney Group;

·        определены и рассчитаны наиболее оптимальные маршруты контейнерного импорта товаров из Китая с применением мультимодальной системы транспортировки.

В данной работе был произведен анализ трех маршрутов доставки 40-футового контейнера High Cube из китайского порта Шанхай до Москвы (в пределах МКАДа) мулитьмодальным способом транспортировки. Среди рассматриваемых маршрутов были предложены: Шанхай — Котка — Москва, Шанхай — Санкт — Петербург — Москва и Шанхай — Рига — Москва. Все три маршрута осуществлялись с использованием морского и автомобильного видов транспорта. Сравнивая средний уровень ставок по этим маршрутам на рынке транспортных услуг, можно сделать вывод, что оптимальным по транзитному времени является маршрут Шанхай — Санкт — Петербург — Москва, а по стоимости перевозки — Шанхай — Котка — Москва.

Ставки на автомобильные перевозки ежегодно растут, что неизбежно приводит к росту стоимости мультимодальных перевозок, в которых участвует данный вид транспорта. Это прогнозируемо в силу того, что рынок автомобильных перевозок — рынок монополистическорй конкуренции, и удержать цены на каком-либо определенном уровне довольно сложно. В случае морских перевозок ситуация тоже нестабильная, поскольку линии меняют ставки ежемесячно. Существует общепринятый термин для данного явления, который получил название GRI — плановое повышение базовой ставки с определенной даты. Причем линии могут, как повышать ставки, так и понижать. К примеру, два года назад стоимость морского фрахта могла достигать 2000 USD, в то время как сейчас общая стоимость мультимодальной перевозки зачастую оказывается ниже.

Несмотря на то, что можно уверенно говорить о некоем оптимальном маршруте, все описанные в данной дипломной работе маршруты примерно равно загружены. Грузопоток товаров из Китая в Россию настолько велик, что невозможно говорить об использовании только одного порта на данном направлении. Ни один порт мира невозможно приспособить под те объемы контейнеров, которые на данный момент поступают из Китая в нашу страну. Более того, использование лишь одного порта нерационально, так как в случае наступления форс-мажорных обстоятельств экспедиторам необходимо быстро приспосабливаться к изменившейся ситуации. На сегодняшний день одной из важнейших тенденций рынка экспедирования является диверсификация портов, через которые они отправляют грузы.

Китай — один из главных торговых партнеров России, а значит, перспективы развития транспортного пути Китай-Россия имеют большое значение для нашей страны. К сожалению, Россия пока не готова вступить в борьбу за долю на рынке контейнерных перевозок. Уровень контейнеризации в России составляет всего 5%, что значительно ниже, чем в развитых странах. Однако, у России большой потенциал для развития в этой сфере, что подтверждается ежегодными темпами прироста контейнерооборота на 10-15%. Прежде всего, это обуславливается транзитным расположением России на пути из Азии, откуда сейчас наибольший поток товаров в Европу. Однако существует ряд проблем, который еще больше усугубился с наступлением мирового финансового кризиса и обострением политической ситуации в мире. Все это, безусловно, препятствует инвестированию в данную отрасль и затрудняет ее дальнейшее развитие.

Список литературы

**Законы, указы, постановления:**

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 14.10.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.01.2015)

2.       Гражданский Кодекс Российской Федерации от 26.01.1996 (ред. от 10.09.2008).

.        Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О транспортно-экспедиционной деятельности».

.        Правила транспортно-экспедиционной деятельности от 8 сентября 2006 года.

.        Федеральная таможенная служба. «Торгово-экономическое сотрудничество между Россией и Китаем», 2014

**Книги, изданные под фамилией автора (авторов):**

6. Аникин Б.А., Тяпухин А.П. Коммерческая логистика: учебник. — М.: Дело, 2009. — 432 с.

7.       Гринёв А.А., Евреенова Н.Ю. Мультимодальные перевозки: конспект лекций.-М.: МИИТ, 2013. — 175 с.

.        Дыбская В.В. Зайцев Е.И., Сергеев В.И., Стерлингова А.Н. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок: полный курс MBA — М.: Эксмо, 2014. — 944 с.

.        Еремеева Л.Э. Интермодальные и мультимодальные перевозки [Электронный ресурс]: учебное пособие / Л.Э. Еремеева; Сыкт. лесн. инс-т. — Электрон. дан.- Сыктывкар: СЛИ,2014. — 144 с.

.        Кириченко А.В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. 2-е изд. — СПб.: Питер,2010. — 506 с.

.        Королева Е.В., Лебедев В.Н. Перевозочные документы, используемые в международных смешанных перевозках грузов.- СПб.: СПГУВК, 2009. — 163 с.

.        Кретов И.И., Садченко К.В. Логистика во внешнеторговой деятельности: Учебно-практическое пособие.- М.: Издательство «Дело и Сервис», 2010. — 192 с.

13.       Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. — СПб.: Модуль, 2009. — 327 с.

14.     Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: Учебное пособие. — М.: РосКонсульт, 2009.-368 с.

15.       Неруш Ю.М. Логистика: Учебник для ВУЗов.-3-е изд.-М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. — 495 с.

16.       Никифоров, В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика/ В.С. Никифоров. -М. : ТрансЛит, 2007. — 272 с.

17.       Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортные документы экспедитора и оператора мультимодальной перевозки.-М.:ТрансЛит, 2010. — 176 с.

18.     Плужников К.И., Чунтомова Ю.А Транспортное экспедирование. — М.: ТрансЛит, 2009. — 528 с.

.        Ржавин Ю.А.,. Колчина Е.В, Дегтярев Д.О. Международные транспортные операции: учебное пособие.-Москва: ФГБОУ ВПО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2014. -228 с.

20.     Семенов В.М., Болотин В.А., Кустов В.Н. и др. Организация перевозок грузов: учебник для студ. учреждений сред. проф. образования.-2-е изд.-М.: «Академия», 2010. — 304 с.

21.     Сергеев В.И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов. — М.:ИНФРА-М, 2013. — 976 с.

.        Сергеев В.И. Справочник логиста: международная перевозка грузов.-М.: МЦВДНТ «Москва», 2007. — 208 с.

.        Степанов В.И. Логистика: учебник — М.: Проспект, 2010. — 496 с.

24. Троицкая Н.А., Чубуков А.Б., Шилимов М.В. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии: учеб. пособие для студентов ВУЗов. — М.: Издательский центр «Академия», 2009. — 336 с.

25. Холопов К.В. Международное частное транспортное право: Учебное пособие.-М.: Статут, 2010. — 702 с.

**Статьи в периодических изданиях:**

26.     Левина О.Е., Горбачева Е.М. Транспортная логистика в условиях экономической нестабильности. // Неделя молодежной науки: сборник научных статей, 2016.- с. 229-232.

.   Зак Ю.А. Построение оптимальных маршрутов движения грузовых транспортных средств. // Логистика сегодня, 2014, №4 (34).

**Интернет ресурсы:**

28.     Официальный сайт компании « Hecny Group»: #»903378.files/image014.jpg»>

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |