

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Школа базовой инженерной подготовки
Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»
Отделение социально-гуманитарных наук

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

Тема работы
Транспортно-экспедиторское обеспечение импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию

УДК 339.543:347.459

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3131	Цыганков Анатолий Николаевич		

Руководитель ВКР

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Блейхер Оксана Владимировна	Кандидат философских наук		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Руководитель ООП	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
38.05.02 Таможенное дело	Сосковец Л.И.	д.и.н., профессор		

Томск – 2018 г.

Планируемые результаты обучения по ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Профессиональные компетенции</i>		
P1	Постоянно повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК -5, 6, ПК-4, 5) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P2	Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного, валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимаемых пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций	Требования ФГОС (ПК-7, 10, 11, 14, 15, 16, 17) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P3	Владеть навыками применения форм, технологий, средств таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТН ВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара	Требования ФГОС (ПК-8, 9, 10, 12, 19) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P4	Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных, анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД,	Требования ФГОС (ПК-13,14, 37, 38, 41, 44) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P5	Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия	Требования ФГОС (ПК -23, 24, 25, 27, 28) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P6	Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность; владеть приемами применения СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления	Требования ФГОС (ПК- 29 – 33, 20, 36) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P7	Применять профессиональные знания для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий	Требования ФГОС (ПК-4,5, 38, 39, 42) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост

Министерство образования и науки Российской Федерации
 федеральное государственное автономное образовательное учреждение
 высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
 ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Школа базовой инженерной подготовки
 Специальность 38.05.02 Таможенное дело
 Отделение социально – гуманитарных наук

УТВЕРЖДАЮ:
 Руководитель ООП

 (Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ
на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

дипломной работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
3131	Цыганкову Анатолию Николаевичу

Тема работы:

Транспортно-экспедиторское обеспечение импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию

Утверждена приказом директора (дата, номер)

Срок сдачи студентом выполненной работы:

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

<p>Исходные данные к работе</p> <p><i>(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).</i></p>	<p>Объект исследования - транспортно-экспедиторское обеспечение.</p>
	<p>Предмет исследования - транспортно-экспедиторское обеспечение импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию.</p>
	<p>Цель исследования - анализ транспортно-экспедиторского обеспечения импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию.</p>

<p>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Изучить состояние торговых-экономических отношений между Китаем и Россией; 2. Выявить особенности импортных поставок продовольственных товаров и возможные маршруты поставки продовольственных грузов из Китая в Россию; 3. Рассмотреть организацию транспортно-экспедиторского обслуживания импортных поставок продовольственных товаров транспортной компанией «Айсберг»; 4. Разработать возможные маршруты импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию на примере транспортной компании «Айсберг».
<p>Перечень графического материала</p> <p><i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i></p>	<p>В работе необходимо представить:</p> <p>Таблицы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Основные внешнеторговые партнеры России по объемам товарооборота за 2016 год (млн. дол. США) по данным ФТС. 2) Товарооборот Китая с основными внешнеторговыми партнерами в 2017 г. по данным Портала внешнеэкономической информации. 3) Динамика внешней торговли России и Китая за 2009-2016 гг. (на основе данных ФТС, млн. дол. США) по данным ФТС. 4) Товарная структура экспорта России в Китай в 2016 году по данным Портала внешнеэкономической информации. 5) Товарные группы российского импорта из КНР по данным Портала внешнеэкономической информации. 6) Товарная структура импорта Российской Федерации из стран дальнего зарубежья за 2017 год (в тыс. долларов США) по данным ФТС. 7) Объем импорта продуктов питания из Китая в Россию по данным ФТС. 8) Рейтинг 10 крупнейших портов мира по контейнерообороту в 2015 году по данным MileStoneTrans. 9) Крупнейшие контейнерные линии. 10) Расчёт стоимости морской перевозки контейнеров из Китая до порта Котка.

- 11) Расчёт стоимости морской перевозки контейнеров из Китая до порта Санкт – Петербург.
- 12) Расчет сроков доставки с использованием морского и автомобильного вида транспорта.
- 13) Расчёт стоимости морской перевозки контейнеров из Китая до порта Восточный.
- 14) Расчет сроков доставки с использованием морского и железнодорожного вида транспорта.
- 15) Сводная таблица по стоимости и срокам доставки.

Рисунки:

- 1) Динамика внешней торговли России и Китая за 2009 -2016 гг. (на основании данных Федеральной таможенной службы, млн. дол. США).
- 2) Схема маршрутов доставки грузов Россия – Китай.
- 3) Схемы мультимодальной доставки грузов между Китаем и Россией.
- 4) Основные морские пути, которые используются при доставке грузов из Китая в Россию.
- 5) Наиболее распространенный маршрут доставки контейнерного груза из Китая в Россию с использованием железнодорожного транспорта.

Приложения:

- 1) Поручение экспедитору ФИАТА (FIATA Forwarding Instructions – FFI).
- 2) Экспедиторская расписка ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Receipt – FCR).
- 3) Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Transport – FCT).
- 4) Декларация отправителя о перевозке опасных грузов ФИАТА (FIATA Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods – SDT).
- 5) Складская расписка ФИАТА (FIATA Warehouse Receipt – FWR).
- 6) Интермодальное весовое свидетельство ФИАТА (FIATA Intermodal Weight

	<p>Certification – SIC).</p> <p>7) Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill – FWB).</p> <p>8) Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL).</p>
--	--

Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы

(с указанием разделов)

Раздел	Консультант
1.1. Торгово-экономические отношения между Россией и Китаем	Блейхер О.В.
1.2. Особенности импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию	Блейхер О.В.
2.1. Правовое обеспечение транспортно-экспедиторской деятельности в России и за рубежом	Блейхер О.В.
2.2. Сравнение вариантов транспортно-экспедиторских схем перевозок из Китая в Россию	Блейхер О.В.
3.1. Организация транспортно-экспедиторского обслуживания импортных поставок продовольственных товаров	Ружников Д.В.
3.2. Анализ возможных маршрутов импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию на примере транспортной компании «АЙСБЕРГ»	Ружников Д.В.

Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:

1.1. Торгово-экономические отношения между Россией и Китаем	На русском языке
1.2. Особенности импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию	На русском языке
2.1. Правовое обеспечение транспортно-	На русском языке

экспедиторской деятельности в России и за рубежом	
2.2. Сравнение вариантов транспортно-экспедиторских схем перевозок из Китая в Россию	На русском языке
3.1. Организация транспортно-экспедиторского обслуживания импортных поставок продовольственных товаров	На русском языке
3.2. Анализ возможных маршрутов импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию на примере транспортной компании «АЙСБЕРГ»	На русском языке

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	
---	--

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Блейхер Оксана Владимировна	Кандидат философских наук		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3131	Цыганков Анатолий Николаевич		

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

ОТЗЫВ

Руководителя о дипломной работе

Студент	<i>Цыганков Анатолий Николаевич</i>
---------	-------------------------------------

специальность	38.05.02 Таможенное дело
---------------	--------------------------

Отделение школы (НОЦ)	<i>социально-гуманитарных наук</i>	Школа	<i>базовой инженерной подготовки</i>
--------------------------	--	-------	--

Тема работы
Транспортно-экспедиторское обеспечение импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию

Работа содержит пояснительную записку на _____ листах, _____ листов графической части на формате _____,
Работа выполнена в соответствии с заданием и в полном объеме.

Характеристика работы в целом.

Указывается мнение руководителя о работе в целом: тематика работы, цели и задачи работы, степень раскрытия тематики, актуальность, практическая значимость и т.д., дается оценка достижения каждого из запланированных результатов обучения по образовательной программе. Необходимо отметить качество оформления ВКР и степень соответствие Положению о ВКР. Необходимо указать научную новизну для магистерской работы.

...

Характеристика работы студента.

Указывается мнение руководителя о личных качествах автора работы, основное внимание должно быть уделено мотивации, отношению к выполняемой работе, проявленная студентом самостоятельность при выполнении работы, плановость, дисциплинированность, умение пользоваться литературным материалом.

...

Отрицательные стороны работы.

...

Положительные стороны работы.

...

Выполненная работа может быть признана законченной квалификационной работой, соответствующей всем требованиям, а ее автор,

(Цыганков Анатолий Николаевич)

заслуживает оценки:

(оценка)

и присуждения специалиста по:

специальность	38.05.02 Таможенное дело
---------------	--------------------------

**Должность место работы руководителя
руководителя**

Ф.И.О.

«___» _____ 20__ г

РЕЦЕНЗИЯ
на дипломную работу

Студент	<i>Цыганков Анатолий Николаевич</i>
---------	-------------------------------------

специальность	<i>38.05.02 Таможенное дело</i>
---------------	---------------------------------

Отделение	социально-гуманитарных наук	ШБИП	<i>Школа базовой инженерной подготовки</i>
-----------	-----------------------------	------	--

Тема работы
Транспортно-экспедиторское обеспечение импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию

Представленная на рецензию работа содержит пояснительную записку на _____ листах, _____ листов графической части на формате А4, Работа выполнена в соответствии с заданием и в полном объеме.

Рецензируемая работа содержит три главы.

В первой главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Рассмотрены основные аспекты перевозок грузов из России в Китай.

Во второй главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Представлено транспортно-экспедиторское обслуживание грузоперевозок из Китая в Россию.

В третьей главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Описаны особенности организации транспортно-экспедиторской деятельности транспортной компанией «Айсберг».

Оценка работы рецензентом в целом (*указывается мнение рецензента о работе в целом: степень раскрытия тематики, актуальность, практическая значимость и т.д., дается оценка достижения каждого из запланированных результатов обучения по образовательной программе. Необходимо указать недостатки и замечания работы*):

Дипломная работа выполнена на актуальную тему на сегодняшний день для России. Актуальность выбранной темы дипломной работы обусловлена тем, что после введения в 2014 году санкций против Российской Федерации поставщики продовольственных товаров были вынуждены искать новые страны, менять географию поставок товаров. Китай стал рассматриваться не просто в качестве партнера на мировой арене, а в качестве нового поставщика продовольственных товаров на российский рынок.

Для того чтобы правильно организовать перевозку своего товара, компаниям нередко приходится обращаться за помощью к экспедиторским предприятиям, которые стремятся выполнить все требования клиента, выполняя посреднические функции при организации перевозок.

Поскольку расстояние между Россией и Китаем значительное, многие участники внешнеэкономической деятельности предпочитают использовать перевозку грузов морским видом транспорта, так как транспортировка данным видом транспорта является наиболее

дешевым и проверенным видом доставки крупных и средних грузов на дальние расстояния.

Организация перевозки продовольственных товаров является сложным процессом, так как данная категория товаров требует соблюдение определенного температурного режима, наличия специализированных контейнеров, соблюдения определенных режимов перевозки и др.

Студент Цыганков А.Н. добросовестно подошёл к выполнению дипломной работы, хорошо владеет нормативными и методическими материалами, проявил умение анализировать экономико-статистические показатели, делать аргументированные выводы и рекомендации. Работа проиллюстрирована таблицами, диаграммами и схемами.

Вместе с тем работа не лишена и некоторых недостатков. К ним можно отнести встречающиеся в тексте повторы, неудачные фразы. Однако приведенные замечания не могут повлиять на общую положительную оценку работы. Тема выпускной квалификационной работы раскрыта достаточно глубоко и полно. Цель и задачи работы достигнуты. Работа имеет характер законченного исследования, что позволяет оценить её на “отлично”.

Выполненная работа может быть признана законченной квалификационной работой, соответствующей всем требованиям, а ее автор,

Цыганков Анатолий Николаевич

заслуживает оценки:

(отлично)

и присуждения степени/квалификации бакалавра/специалиста/магистра по:

направление / специальность

Таможенное дело

Рецензент:

**Генеральный директор
ООО «АЙСБЕРГ»**

_____/Д.В.Ружников/

21 мая 2018г.

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа 88 с., 5 рис., 16 табл., 26 источников, 8 прил.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, логистика, экспедитор, транспортное обеспечение, компания, перевозки.

Объектом исследования является транспортно-экспедиторское обеспечение.

Цель работы: анализ транспортно-экспедиторского обеспечения импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию.

В процессе исследования было изучено состояние торгово-экономических отношений между Китаем и Россией, а также рассмотрена организация транспортно-экспедиторского обслуживания импортных поставок продовольственных товаров транспортной компанией «Айсберг».

В результате исследования разработаны возможные маршруты импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию на примере транспортной компании «Айсберг».

Основные конструктивные, технологические и технико-эксплуатационные характеристики: работа состоит из трех разделов, введения, заключения, списка литературы и приложений

Степень внедрения: результаты работы имеют практикоориентированную направленность и будут внедрены в работу ООО «Айсберг».

Область применения является сферы внешнеэкономической деятельности, логистической деятельности, экспедиторская деятельность.

Экономическая эффективность/значимость работы. Разработанные предложения позволят сократить затраты по времени или по стоимости на транспорт товаров из Китая в РФ в рамках работы ООО «Айсберг».

В будущем планируется продолжение исследований по транспортно-экспедиционной деятельности ООО «Айсберг» в части импорта продовольственных товаров из Китая в РФ.

СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В РАБОТЕ

ФТС – Федеральная Таможенная служба

ВЭД – внешнеэкономическая деятельность

ФИАТА – Международная федерация экспедиторских ассоциаций

20' – футовый контейнер

40' – футовый контейнер

СОДЕРЖАНИЕ	13
ВВЕДЕНИЕ	14
ГЛАВА 1 ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ИЗ РОССИИ В КИТАЙ	17
1.1 Торгово-экономические отношения между Россией и Китаем.....	17
1.2 Особенности импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию	26
ГЛАВА 2 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ	40
2.1 Правовое обеспечение транспортно-экспедиторской деятельности в России и за рубежом	40
2.2 Сравнение вариантов транспортно-экспедиторских схем перевозок из Китая в Россию	50
ГЛАВА 3 ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИЕЙ «АЙСБЕРГ»	59
3.1 Организация транспортно-экспедиторского обслуживания импортных поставок продовольственных товаров	59
3.2 Анализ возможных маршрутов импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию на примере транспортной компании «Айсберг».....	65
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	75
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	78
ПРИЛОЖЕНИЯ	81

ВВЕДЕНИЕ

Сегодня, помимо перевозчиков и операторов, компании не редко прибегают к помощи специализированных фирм – транспортных экспедиторов. Примерно 75-80% всех отправок грузов оформляют экспедиторские предприятия, а также они организуют более 50% перевозок контейнерных грузов в мультимодальных сообщениях в качестве операторов из Китая в Россию.

Тема данной выпускной квалификационной работы является актуальной, так как после введения в 2014 году санкций против Российской Федерации поставщики продовольственных товаров были вынуждены искать новые страны, менять географию поставок товаров. Китай стал рассматриваться не просто в качестве партнера на мировой арене, а в качестве нового поставщика продовольственных товаров на российский рынок. Можно предположить, что в перспективе товарооборот между Россией и Китаем будет продолжать увеличиваться, причем за счет поставок продуктов питания.

Для того чтобы правильно организовать перевозку своего товара, компаниям нередко приходится обращаться за помощью к экспедиторским предприятиям, которые стремятся выполнить все требования клиента, выполняя посреднические функции при организации перевозок.

Экспедиторские компании специализируются на оказании различного рода услуг, связанных с подготовкой товара к перемещению. Это любого вида услуги, которые относятся к перевозке одним или несколькими видами транспорта, консолидации, хранению, обработке, упаковке, вывозу, завозу товаров, а также вспомогательные и консультативные услуги, связанные с предоставлением вышеперечисленных услуг, включая услуги, которые касаются таможенных и налоговых дел, декларирования товаров, обеспечения страхования товаров, производства платежных операций и сбора относящихся к ним документов.

Экспедиторские услуги включают в себя также логистические услуги с их современными информационными и коммуникационными технологиями, связанными с перевозкой, обработкой или хранением товаров, и фактически полностью охватывают всю систему управления перемещением товаров. Перечисленные услуги могут изменяться в целях удовлетворения требований клиента.

Поскольку расстояние между Россией и Китаем значительное, многие участники внешнеэкономической деятельности предпочитают использовать перевозку грузов морским видом транспорта, так как транспортировка данным видом транспорта является наиболее дешевым и проверенным видом доставки крупных и средних грузов на дальние расстояния.

Организация перевозки продовольственных товаров является сложным процессом, так как данная категория товаров требует соблюдение определенного температурного режима, наличия специализированных контейнеров, соблюдения определенных режимов перевозки и др.

Целью настоящей выпускной квалификационной работы является анализ транспортно-экспедиторского обеспечения импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию.

Для изучения поставленной цели были сформулированы следующие задачи:

1. Изучить состояние торгово-экономических отношений между Китаем и Россией;
2. Выявить особенности импортных поставок продовольственных товаров и возможные маршруты поставки продовольственных грузов из Китая в Россию;
3. Рассмотреть организацию транспортно-экспедиторского обслуживания импортных поставок продовольственных товаров транспортной компанией «Айсберг»;

4. Разработать возможные маршруты импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию на примере транспортной компании «Айсберг».

Объектом исследования выступает транспортно-экспедиторское обеспечение, а предметом – транспортно-экспедиторское обеспечение импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию.

При написании выпускной квалификационной работы были использованы следующие источники: методические пособия Холопов К.В.¹, Голубчик А.М.², позволили изучить экономику и организацию транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности.

Научные публикации Карелина Е.А.³, Сурин А.А.⁴, Иванов И.С.⁵, Лузянин С.Г., Чжао Х.⁶, Бартнев А.С.⁷, позволили изучить торгово-экономические отношения между Россией и Китаем, а также схемы маршрутов транспортировки.

Последний блок источников при написании настоящей работы составили Интернет – ресурсы.

Система «КонсультантПлюс»⁸ позволила изучить нормативно-правовую базу Российской Федерации, материалы транспортной компании «Айсберг», материалы интернет-сайтов, а также другие источники, необходимые в силу специфики темы.

¹ Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. – М.: ВАВТ, 2016. – 236 с.

² Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. – М: ТрансЛит, 2012. - 320 с.

³ Карелина Е.А. Особенности внешнеэкономических связей России и Китая / Мировая экономика, 2015, № 1. – с.127 – 130.

⁴ Сурин А.А., Чеховская М.Н. «Китайский фактор» в развитии транспортно-логистического рынка России / Логистика сегодня, 2009, №4. - с. 240 - 259.

⁵ Иванов И.С. Проблемы развития российско-китайских торгово-экономических, финансовых и приграничных отношений. Рабочая тетрадь №20/2015. – М.: Спецкнига, 2015. – 40 с.

⁶ Лузянин С.Г., Чжао Х., Иванов И.С. Российско-китайский диалог: модель 2016. – М.: НП РСМД, 2016. – 93 с.

⁷ Бартнев А.С., Буренин В.А., Медведев В.П., Сельцовский В.А. Особенности импорта потребительских товаров длительного пользования из Китая в Россию / Российский внешнеэкономический вестник, 2013, №12. – с. 61-75.

⁸ Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // <http://www.consultant.ru>

Глава 1 Основные аспекты перевозок грузов из России в Китай

1.1 Торгово-экономические отношения между Россией и Китаем

Развитие торгово-экономических отношений между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой имеет давние традиции. Именно соседство двух стран предопределило приоритетное значение не только добрососедства России и Китая, но и приоритет развития их двусторонних экономических отношений.

Россия и Китай – две крупнейшие страны с широким спектром областей сотрудничества, которые включают в себя как сотрудничество на мировой арене, так и торгово-промышленные и транспортно-экономические связи. Современные российско-китайские отношения можно определить, как стратегическое взаимодействие на мировой арене, которое характеризуется широким спектром областей сотрудничества, которые включают интенсивные контакты на высшем уровне, торгово-экономические и гуманитарные связи, сотрудничество на международной арене, в том числе в Совете безопасности ООН, совместное участие в международных и региональных организациях, таких как ШОС, АТЭС и БРИКС.

В последние годы российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество развивается достаточно успешно. На сегодняшний день Китай занимает первое место в рейтинге по объемам товарооборота с Россией и является одним из ключевых торговых партнеров страны. В таблице 1.1 приведены данные по товарообороту России со странами, которые являются основными внешнеторговыми партнерами.⁹

⁹ Карелина Е.А. Особенности внешнеэкономических связей России и Китая / Мировая экономика, 2015, № 1. – с.127.

Таблица 1.1 Основные внешнеторговые партнеры России по объемам товарооборота за 2016 год (млн. дол. США) по данным ФТС

	Январь - декабрь 2016 г.			Доля в обороте, % Оборот	Темпы роста, %		
	Оборот	Экспорт	Импорт		Экспорт	Импорт	Оборот
Китай	66108,2	28021,3	38087,0	14,1	104,0	98,0	109,0
Германия	40709,4	21258,5	19451,0	8,7	88,9	83,9	95,2
Нидерланды	32275,7	29254,6	3021,1	6,9	73,4	71,6	97,6
Италия	19770,4	11931,3	7839,1	4,2	64,6	53,5	94,2
Беларусь	23457,0	14050,7	9406,3	5,0	96,9	91,5	106,1
Турция	15845,8	13698,3	2147,5	3,4	67,9	71,0	53,0
Япония	16064,0	9384,2	6679,8	3,4	75,4	64,8	98,0
Соединенные штаты	20276,8	9353,6	10923,2	4,3	97,0	98,9	95,4
Корея, республика	15140,4	10027,1	5113,3	3,2	83,9	74,3	112,1
Казахстан	13039,1	9426,9	3612,2	2,8	83,7	87,4	75,5
Украина	10231,0	6280,3	3950,7	2,2	68,4	67,6	69,6
Польша	13057,2	9098,7	3958,5	2,8	94,9	94,1	96,6
Франция	13267,5	4778,2	8489,2	2,8	114,1	83,6	143,4

Как можно видеть из таблицы, в настоящее время Китай стал крупнейшим торговым партнером России. Несмотря на то, что под влиянием внешних факторов объем китайско-российской торговли снизился, однако экономики двух стран обладают высокой взаимодополняемостью, существует огромная потребность в сотрудничестве, между двумя странами действуют долгосрочные и стратегические факторы, а также уникальные политические преимущества. Стороны способны надлежащим образом урегулировать существующие проблемы, и более того, - открыть более широкое пространство для сотрудничества.¹⁰

¹⁰ Посол КНР в России Ли Хуэй: Есть огромная уверенность в перспективах развития двусторонних отношений [Электронный ресурс]: Российская Газета // <https://rg.ru/2016/07/28/li-huej-kitaj-stal-krupnejshim-torgovym-partnerom-rossii.html>

Для Китая Россия долгое время являлась крупнейшим партнером по объемам товарооборота и долгое время занимала 10-ое место в рейтинге основных партнеров Китая. Однако сегодня Россия во внешней торговле КНР не занимает лидирующих позиций, а составляет лишь 1,7% от общего внешнеторгового оборота и занимает 16-ое место среди внешнеторговых партнеров Китая.

В таблице 1.2 приведены основные внешнеторговые партнеры Китая за 2017 год.

Таблица 1.2. Товарооборот Китая с основными внешнеторговыми партнерами в 2017 г. по данным Портала внешнеэкономической информации

Страны	Стоимость, млн. долл.			Прирост, %		
	Товарооборот	Экспорт	Импорт	Товарооборот	Экспорт	Импорт
Всего	3958643,94	2276574,20	1682069,74	-8,0	-2,8	-14,1
США	558385,06	409648,33	148736,72	0,6	3,4	-6,5
Гонконг	344334,46	331567,21	12767,24	-8,5	-8,7	1,2
Япония	278664,11	135677,08	142987,02	-10,8	-9,2	-12,2
Р.Корея	275899,07	101380,86	174518,19	-5,0	1,0	-8,2
Тайвань	186560,13	44904,91	143655,22	-4,9	-3,0	-5,5
Германия	156798,29	69175,52	87622,77	-11,8	-4,9	-16,6
Австралия	113979,70	40336,99	73642,71	-16,7	3,0	-24,6
Малайзия	97359,77	44059,50	53300,28	-4,6	-4,9	-4,2
Вьетнам	95818,73	66142,77	29675,95	14,6	3,8	49,1
Сингапур	79668,72	52112,27	27556,44	-1,0	6,5	-10,6
Англия	78538,78	59602,16	18936,63	-2,9	4,3	-20,2
Бразилия	71597,39	27430,52	44168,87	-17,3	-21,4	-14,5
Таиланд	75477,72	38308,20	37169,51	3,9	11,7	-3,0
Индия	71636,95	58254,23	13382,72	1,5	7,4	-18,2
Голландия	68270,60	59477,57	8792,44	-8,1	-8,4	-5,9
Россия	68065,15	34801,39	33263,76	-28,6	-35,2	-20,0
Канада	55694,42	29442,60	26251,82	0,9	-1,9	4,2
Индонезия	54238,12	34349,90	19888,21	-14,6	-12,1	-18,8

Франция	51423,23	26766,22	24657,01	-7,8	-6,7	-8,9
Италия	44692,85	27837,85	16854,99	-7,0	-3,2	-12,6

По оценкам российских и китайских экспертов, замедление динамики взаимной торговли в 2017 г. было обусловлено рядом объективных факторов, сформировавшихся в 2014 г., отложенный эффект от которых в полной мере проявился в 2016 г.

Во-первых, общая геополитическая напряженность, введение западными странами экономических санкций в отношении России, осложнение ситуации в Украине, ухудшение мировых внешнеторговых условий, в том числе снижение спроса на зарубежных товарных рынках, волатильность глобального финансового рынка, долговые проблемы еврозоны и США.

Во-вторых, как в России, так и в Китае было замедление темпов экономического роста.

В-третьих, мировые цены на сырьевые товары и энергоносители, которые составляют 70% от российского экспорта в Китай, упали.

В-четвертых, российские потребители покупают меньше китайской продукции вследствие резких курсовых колебаний рубля к мировым валютам, в том числе и к китайскому юаню.

В-пятых, нисходящий тренд во внешней торговле КНР, начавшийся в 2014 году. Согласно таможенной статистике, внешнеторговый оборот КНР в 2016 г. сократился на 8,0% до 3 958,64 млрд. долл., в том числе экспорт – на 2,8% до 2 276,57 млрд. долл., импорт – на 14,1% до 1 682,09 млрд. долл. Отрицательная динамика видна не только в торговле с Российской Федерацией, но и с основными внешнеторговыми партнерами Китая.¹¹

Объем экспорта из России в Китай в 2016 году составил 28021 млн. долларов США, а объем импорта составил 38087 млн. долларов США.

¹¹ Аналитическая справка о российско-китайском торгово-экономическом сотрудничестве [Электронный ресурс]: Агентство выставочных коммуникаций «Вектор-экспо» // <http://vectorexpo.ru/our-events/6-forum-vsexpob/>

Динамика внешней торговли России и Китая за 2009-2016 гг. отражена в таблице 1.3.

Таблица 1.3. Динамика внешней торговли России и Китая за 2009-2016 гг. (на основе данных ФТС, млн. дол. США) по данным ФТС

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Оборот	39482	59342,1	83231,9	87508,8	88798,5	88350,3	63552,2	66108,2
Экспорт	16687	20327,1	35030,1	35719,7	35625,4	37494,3	28606,4	28021,3
Импорт	22795	39015	48201,8	51789,1	53173,1	50856	34945,8	38087,0
Доля в обороте, %	8,4	9,5	10,1	10,5	10,5	11,3	12,1	14,1

На основе таблицы 1.3 рисунок 1.1. показывает динамику объемов внешнеторгового оборота, экспорта и импорта России и Китая с 2009 по 2016 год. На графике видно, что данные показатели росли до 2014 года, но затем начиная с 2015 года объемы внешней торговли значительно сократились между двумя странами. Причинами такого резкого снижения являются экономическая ситуация, сложившаяся в мире и России на сегодняшний день, нестабильность курса российского рубля к мировым валютам, падение мировых цен на энергоресурсы и сырье, замедление темпов экономического роста двух стран, падение спроса на импортные товары.

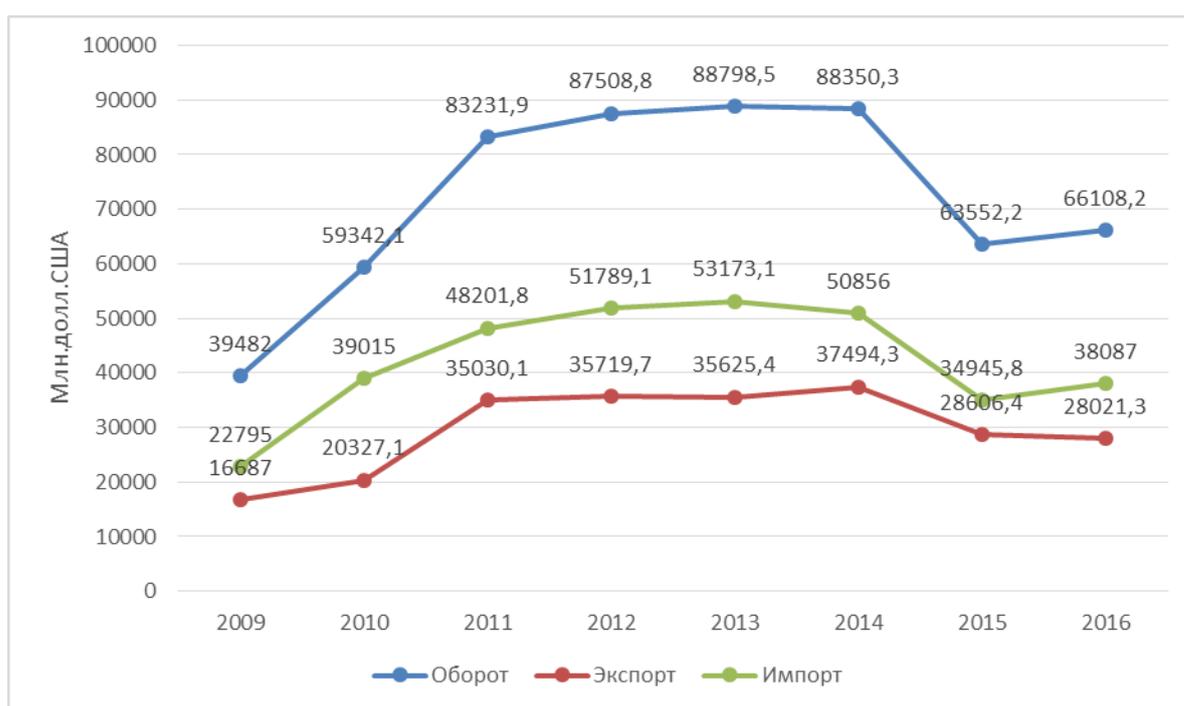


Рисунок 1.1 Динамика внешней торговли России и Китая за 2009 -2016 гг. (на основании данных Федеральной таможенной службы, млн. дол. США)

Российский экспорт в Китай снизился на 20,0%, при этом на фоне падения стоимостных показателей по физическим объёмам отмечен рост на 2,7%.

В структуре экспорта из России в Китай по-прежнему преобладает сырьевая составляющая, которая в 2016 году составила 60,7%, объем древесины составил 9,39%, цветные металлы – 9,06%. Товарная структура экспорта из России в Китай представлена в Таблице 1.4.

Таблица 1.4. Товарная структура экспорта России в Китай в 2016 году по данным Портала внешнеэкономической информации

Наименование	2016 год, январь-декабрь		Изменения Январь - декабрь 2016 г. к январю- декабрю 2015г. (%)
	Объем экспорта (млн. долл.)	Доля в экспорте в целом (%)	
Минеральное топливо, нефть, нефтепродукты, в том числе:	20 187,07	60,7	-32,2
сырая нефть (42,43 млн.т, +28,2%)	17232,97	51,6	-31
- ГСМ	936,51	2,7	-46,4
- прочие смазочные масла	41,52	0,12	-60
- электроэнергия	175,46	0,51	6,7
Древесина, изделия из нее	3125,94	9,39	-1,2
Цветные металлы, из них:	3016,57	9,06	83,3
- никель и изделия из никеля	2280,8	6,84	77,8
- медь и изделия из меди	647,73	1,95	271,9
- алюминий и изделия из него	47,62	0,15	-69,3
Рыба, моллюски, ракообразные	1 170,83	3,54	-7,6
Химические товары, из них:	1088,65	3,27	-6,1

органические химические соединения	235,35	0,72	-32,6
каучук и резиновые изделия	209,71	0,63	-8,2
пластмассы и изделия из них	233,25	0,72	-40,4
Руды, шлаки, зола	906,15	2,73	-25,1
Бумажная масса, целлюлоза	835,57	2,52	6,3
Удобрения	866,89	2,61	-8,7
Машины и оборудование, из них:	684,09	2,04	44,6
Энергетическое, технологическое и другое оборудование, станки, насосы и др.	390,68	1,17	83,6
Электрические машины и оборудование, аппаратура записи	50,74	0,15	18,2
Летательные аппараты	107,24	0,33	4,3
Приборы оптические, медицин.	128,73	0,39	20
Драгоценные камни и полудрагоценные камни	291,23	0,87	-42,7

Товарная структура российского импорта из Китая выглядит немного иначе. Основное место занимают машины и оборудование (35,91%), химические товары (9,08%) и одежда текстильная (7,47%). Как можно видеть из Таблицы 1.5, продовольственные товары все еще не занимают лидирующих позиций среди статей китайского экспорта. Однако после введения антироссийских санкций в 2014 году, Россия взяла ориентир на восток, в частности на Китай. Следовательно, можно предположить, что в ближайшие несколько лет импорт России продовольственных товаров из Китая будет расти.

Таблица 1.5. Товарные группы российского импорта из КНР по данным Портала внешнеэкономической информации

Наименование	Январь-декабрь 2016 года		Изменения к аналогичному периоду 2015 года, %
	объем импорта (млн. долл.)	Доля в целом импорте, в %	
Машины и оборудование, в том числе:	12 528,43	35,91	-35,6
Электрические машины и оборудование, аппаратура для записи	5126,45	14,7	-35,1
Энергетическое, технологическое и другое оборудование, станки, насосы, пр.	5 233,53	15	-33,7
Автомобили, тракторы, др. транспортные средства	1133,87	3,24	-52
Пушнина, меховое сырье, мех, изделия	1959,88	5,63	-23,7
Изделия из кожи	556,66	1,6	-43,3
Одежда текстильная	2596,53	7,47	-28,6
Обувь	1846,67	5,31	-40,4
Одежда из трикотажа	2161,15	6,2	-32,2
Химические товары, из них:	3151,88	9,08	-30,2
Пластмассы, изделия из них	1125,31	3,24	-42
Органические химические соединения	672,61	1,92	-1,8
Химические нити	350,82	1	-10,1
Продукты неорганической химии	240,31	0,68	-25,3
Прочие готовые текстильные изделия (белье постельное, покрывала, шторы)	674,77	1,92	-59,5
Игрушки, спортивный инвентарь	610,82	1,75	-34,1
Керамические изделия	280,48	0,8	-49,8
Мясо	20,22	0,07	-25,9

Мебель, матрасы, осветительные приборы	1049,26	3,01	-56,9
Изделия из черных металлов	1014,64	2,9	-36,8
Продукты из овощей, фруктов, орехов	315,66	0,91	-28,4
Минеральное топливо, нефть/продукты	177,41	0,51	-3,7
Изделия из недорогих камней	400,85	1,1	-32
Овощи, горох, фасоль и др.	347,42	1	4,2
Фрукты	342,52	1	5,7
Столовые приборы	326,86	0,94	-35,2
Трикотажное полотно	147,11	0,43	-9,8
Готовые пищевые продукты из мяса	227,25	0,66	-38,3
Масличные семена и плоды	27,96	0,08	-35,5
Стекло и изделия из него	194,1	0,54	-39,9
Зерновые	2,2	0	-60,3

В настоящее время наиболее востребованными продовольственными товарами, импортируемыми из Китая, являются фрукты и овощи, мясо, продукты из мяса, сельскохозяйственные товары и т.п.¹²

¹² Межгосударственные отношения России и Китая [Электронный ресурс]: РИА Новости // <https://ria.ru/spravka/20160904/1475893374.html>

1.2 Особенности импортных перевозок продовольственных товаров из Китая в Россию

В последние годы импорт продовольственных товаров в Российскую Федерацию стал значительно сокращаться. Существует несколько тенденций, которые можно наблюдать в связи с уменьшением импорта:

- В настоящее время в России наблюдается высокая продовольственная инфляция;
- Реальные доходы населения снижаются, что приводит к уменьшению спроса на продовольственные товары;
- Население тратит аналогичную прошлому году сумму своих средств на покупку меньшего количества импортных продуктов.
- Санкции и ответные меры РФ по уничтожению импортных продовольственных товаров на границе, направленные против стран ЕС.

Как можно видеть из Таблицы 1.6 импорт продовольственных товаров в Российскую Федерацию на декабрь 2017 года составил 20 406 664,7 тыс. долл., что составляет 12,5% от общего импорта.

Таблица 1.6. Товарная структура импорта Российской Федерации из стран дальнего зарубежья за 2017 год (в тыс. долларов США) по данным ФТС

Наименование товарной отрасли	Страны дальнего зарубежья		
	ноябрь	декабрь	январь - декабрь
ВСЕГО:	14 884 707,2	16 481 773,0	162 930 006,4
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	2 033 764,4	2 258 611,1	20 406 664,7
Минеральные продукты	100 872,2	103 259,3	1 289 907,0
Топливо-энергетические товары	66 151,2	60 304,5	776 816,5
Продукция химической промышленности, каучук	2 823 307,3	2 958 698,2	31 033 445,3
Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	77 182,2	86 208,4	781 647,9
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	256 600,8	244 123,1	2 783 309,0
Текстиль, текстильные изделия и обувь	679 194,5	859 504,9	9 456 570,6
Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них	31 781,1	33 135,8	303 591,8
Металлы и изделия из них	762 040,8	788 860,3	8 713 270,3
Машины, оборудование и транспортные средства	7 517 708,4	8 550 562,3	81 803 087,0
Другие товары	602 255,5	598 809,4	6 358 512,9

Что касается импорта из Китая, то показатели стоимостного объема импорта продолжают снижаться. Из Таблицы 1.7 можно увидеть, что импорт продовольственных товаров из Китая в 2017 году по сравнению с 2016 годом упал на 10,8%.

Таблица 1.7 Объем импорта продуктов питания из Китая в Россию по данным ФТС

	2013	2014	2015	2016	2017
Объем импорта продуктов питания (тыс.долл)	1529491,0	1439864,8	1535000,3	1738211,2	1550423,7
% к предыдущему году	-	-5,9	6,6	13,2	-10,8

Перевозка пищевых продуктов занимает особое положение в списке услуг по транспортировке. Главное отличие продовольственных товаров от других видов груза - это ограниченный срок годности, а также особые климатические условия хранения и транспортировки, предъявляемые для обеспечения максимально продолжительного срока годности данного вида груза.

Продовольственные товары, предназначенные к транспортировке, можно разделить на две категории:

1. Нескорпортящиеся продовольственные товары – продукция, которая способна сохранять свои свойства на протяжении долго времени. К таким продуктам можно отнести консервированные продукты питания, сахар, крупы, макаронные изделия и т.п.
2. Скорпортящиеся продовольственные товары – продукты, имеющие определенный срок годности и требующие определенного температурного режима. К таким продуктам можно отнести продукцию растительного происхождения (фрукты, овощи), продукты животного происхождения (рыба, птица, молоко), продукты переработки (молочные продукты, сыры, колбасные изделия).¹³

Продовольственные товары из Китая можно доставлять различными способами: морские грузоперевозки, железнодорожные грузоперевозки,

¹³ Особенности перевозок пищевой продукции [Электронный ресурс]: ТР Чароит // http://www.charoit.net/index.php?page=articles/osobennosti_perevozok_pischevoi_produkcii

автомобильные грузоперевозки, воздушные грузоперевозки или мультимодальные грузоперевозки. Каждый из способов доставки груза имеет свои достоинства и недостатки.

Выбор оптимального маршрута доставки всегда является главной задачей, которую необходимо решить при доставке грузов из Китая. Причем необходимо не только сосредоточиться на выборе правильного маршрута для доставки, но и выбрать логистическую компанию, транспорт, таможенного брокера и т.п.

Грузоперевозки для каждого вида товара имеют свои особенности. Это относится и к транспортировке продуктов питания. Ведь правильно организованная перевозка с использованием необходимых условий в процессе транспортировки и соблюдение сроков обеспечивают сохранность этих скоропортящихся товаров.

Доставка грузов в контейнерах-рефрижераторах из Китая – одна из самых популярных услуг, которые предоставляют транспортные компании. Удобство контейнеров-рефрижераторов можно охарактеризовать следующим:

- обладают высокой прочностью и надежностью, чтобы выдерживать постоянную тряску и другие механические нагрузки, неизбежные при перевозках;
- адаптированы к перевозке всеми существующими сегодня видами транспорта;
- поддерживают широкий диапазон внутренних температур от +25 до – 30 градусов;
- экономичны в эксплуатации, сервисе и ремонте.

Перед тем, как осуществлять оплату за товар до момента его отправки китайской стороной необходимо обратить внимание на следующие важные моменты:

- Сертификация. На продукты питания, импортируемые из Китая необходима обязательная сертификация, иначе такие товары не

пройдут российскую таможенную и не попадут на территорию Российской Федерации.

- Упаковка. Упаковка должна быть соответствующего качества. Она должна быть прочной и выдержать все нагрузки во время транспортировки. Также необходимым условием являются реквизиты компании отправителя и получателя.
- Условия доставки. Необходимо, чтобы китайская сторона правильно указала необходимую информацию по поставке товара и не были допущены ошибки в трактовке важного для таможенного оформления груза.
- Составление контракта. Чтобы избежать неприятностей, в контракте необходимо прописать все возможные случаи, при которых будут взиматься штрафные санкции в случае нарушения одной из сторон условий контракта.
- Ошибки в оформлении в таможенной документации. Вся документация по поставке груза должна быть строго оформлена в соответствии с законодательством.

Существует множество способов доставки грузов из Китая. Для любого из них необходимо выбрать оптимальный маршрут по времени, стоимости и надежности.

Морские перевозки.

Самым выгодным и надежным способом доставки грузов являются международные морские контейнерные грузоперевозки. Главное достоинство такого способа перевозки – это низкая стоимость. Однако главным недостатком является длительность таких перевозок. Доставка морем может длиться до 50 дней, а в некоторых случаях и дольше.

Из Китая с помощью морских перевозок перевозятся любые виды грузов. Не являются исключением и продовольственные товары. Доставка морем из Китая скоропортящихся продуктов также вполне допустима. Для этого их транспортируют в специальных контейнерах-рефрижераторах,

которые способны поддерживать нужную температуру в течение достаточно длительного времени. А значит, доставленные продукты будут в целости и сохранности.

В Китае расположено более 300 международных морских портов. Основными из них являются Шанхай, Шеньчжень, Гонконг, Циндао, Янтьянь и др. Основные порты назначения при перевозке грузов в Россию - это порт Восточный, Владивостокский морской порт, порт Находка, Балтийский порт, Новороссийский порт.¹⁴

Также необходимо упомянуть, что порты Китая возглавляют мировой рейтинг, который представлен в Таблице 1.8.

Таблица 1.8 Рейтинг 10 крупнейших портов мира по контейнерообороту в 2015 году по данным MileStoneTrans

Порт	Контейнерооборот в 2015 году, млн. TEU
Шанхай	32,5 млн
Сингапур	30,92 млн
Шэньчжэнь	23 млн
Гонконг	20,11 млн
Пусан	19,45 млн
Нинбо- Чжоушань	16,8 млн
Циндао	14,5 млн
Джэбэль Али	13,4 млн
Гуанчжоу	12 млн
Роттердам	12 млн

¹⁴ Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. – М.: ВАВТ, 2016. – с.139-146

Традиционными направлениями морских грузоперевозок из Китая считаются (рисунок 1.2):

- «Восток – море» (через Владивосток, Находку, Восточный)
- «Запад – море»:
 1. Через порты Санкт-Петербург, Калининград;
 2. Через порты стран Прибалтики, Германии, Финляндии;
 3. Через черноморские порты Украины и России. Однако в настоящий момент грузоперевозки через данное направление значительно сократились – в 2008 году прошло 51, 21 млн. тонн российских грузов, тогда как в 2015 году эта цифра уменьшилась до 9,11 млн. тонн. С 2011 года транзитные перевозки также сокращаются, в среднем темпы падения составляют 25% в год.

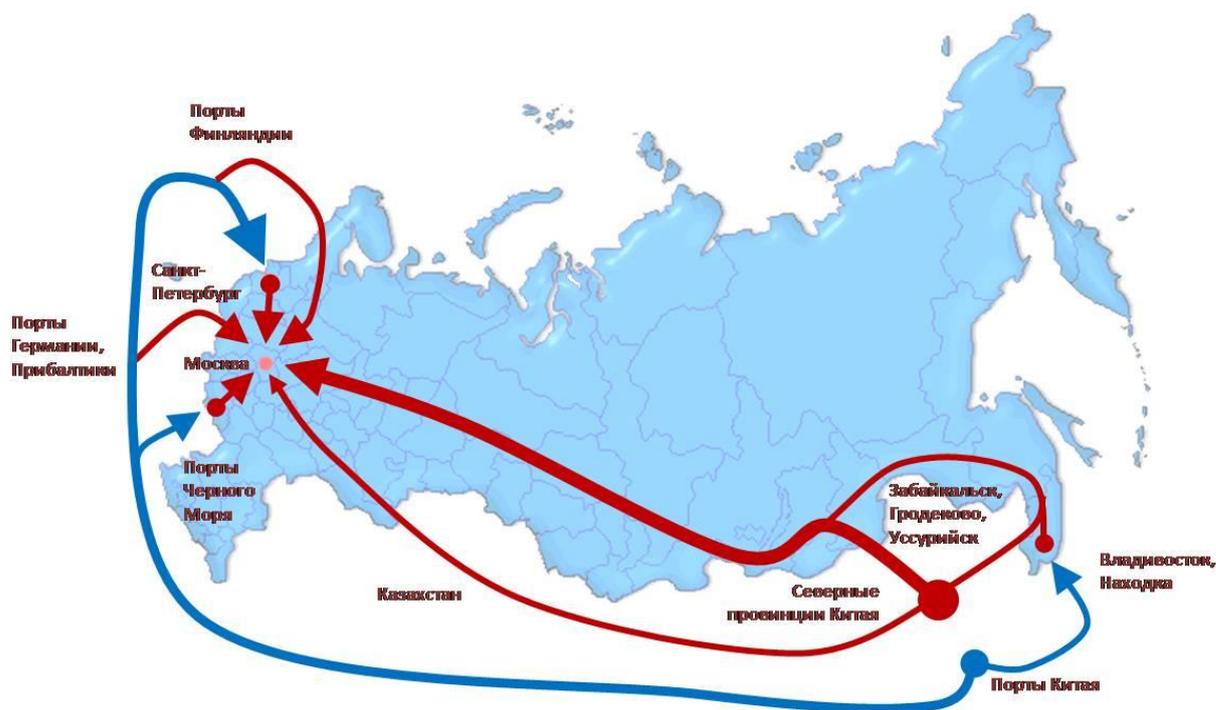


Рисунок 1.2. Схема маршрутов доставки грузов Россия – Китай

«Восток-море». На данном маршруте доставка грузов осуществляется в порты Владивосток и Находка, далее по железной дороге доставляются в

Москву. По этому маршруту выгодно транспортировать продукцию из южных провинций Китая и Тайваня.

К преимуществам данного направления можно отнести относительно недорогую стоимость транспортировки, низкую степень риска при транспортировке морем в порты Дальнего Востока, так как расстояние короче и тем самым сохранность груза выше.

«Запад – море». Данный маршрут подразумевает транспортировку морем до Санкт-Петербурга, Калининграда, Новороссийска, а затем следует авто или железнодорожная перевозка до Москвы. Транспортировка также может осуществляться через европейские порты – Гамбург, Котка, Рига и другие.

Преимуществами данного маршрута являются низкая стоимость перевозки, возможность перевозить большие объемы грузов, а также удобная транспортировка из портов в Московский регион, как по железной дороге, так и автотранспортом.¹⁵

Железнодорожные грузоперевозки

Рассматривая перевозки железной дорогой, можно выделить несколько преимуществ данного вида транспорта. Во-первых, перевозки могут осуществляться при любых климатических условиях. Во-вторых, железная дорога позволяет перевозить крупные грузы. А также железнодорожный транспорт одновременно может перевозить различные виды грузов. Это обеспечивается благодаря наличию контейнеров различного назначения.

Востребованность железнодорожных грузоперевозок из Китая можно легко объяснить исходя из следующих особенностей:

- Железнодорожный транспорт наиболее широко охватывает как территорию России, так и хорошо развит в Китае, что позволяет доставлять грузы из любой в любую точку;

¹⁵ Сурин А.А., Чеховская М.Н. «Китайский фактор» в развитии транспортно-логистического рынка России / Логистика сегодня, 2009, №4. - с. 240 - 259.

- Можно перевозить любые объемы грузов, в том числе негабаритные, сыпучие, требующие определенных условий хранения, температурного режима;

- По сравнению с автомобильным транспортом, грузоперевозки по ж/д на такие огромные расстояния имеют преимущества в сроках и безопасности, а перед авиатранспортировкой – в стоимости.

В настоящее время железнодорожные грузовые перевозки между Россией и Китаем осуществляются через пограничные переходы Забайкальск – Маньчжурия, Гродеково – Суйфэньхэ, Махалино – Хуньчунь, а также Наушки – Сухэ-Батор (транзитом по территории Монголии), Достык – Алашанькоу (транзитом по территории Казахстана), а также через припортовые станции.¹⁶

Продукты, требующие определенного режима хранения, доставляются в вагонах-рефрижераторах, в которых на протяжении всего срока транспортировки поддерживается необходимая температура.

При выполнении доставки продуктов питания железнодорожным транспортом, необходимо учитывать не только особенности груза, но также специфику подвижного состава (рефрижераторные вагоны, рассчитанные на доставку особых грузов).

Осуществление перевозки продуктов питания по территории РФ и Китая при помощи железнодорожных подвижных составов требует соблюдения нескольких этапов:

- Строго запрещено перевозить продукты питания в вагонах/цистернах, которые ранее использовались для транспортировки ядохимикатов, нефтепродуктов, строительной химии и иных опасных грузов;

¹⁶ КИТАЙ Сотрудничество в области логистики [Электронный ресурс]: ОАО "РЖД" в мировой транспортной системе // http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&id=1359

- Подвижной состав должен иметь санитарный паспорт, подтверждающий абсолютную чистоту каждого вагона;
- Запрещено выполнять доставку свежих (сырых) продуктов, полуфабрикатов и товаров длительного хранения в одном вагоне;
- Охлажденные, замороженные продукты, а также грузы с особыми требованиями к температурному режиму допускается транспортировать только в рефрижераторных вагонах.¹⁷

Авиаперевозки.

Организация транспортировки продовольственных товаров и промышленной продукции от производителя в значительной мере зависит от объемов. Авиадоставка из Китая продовольственных грузов осуществляется разными способами и на разных финансовых условиях. В первом случае клиент получает максимальную скорость перевозки, нет необходимости ждать сбора достаточного количества товаров для заполнения лайнера. Такой способ перевозки выгоден только при больших объемах отправок.

Авиатранспорт обеспечивает перевозки продовольственных товаров из Китая за короткое время. Следовательно, авиаперевозка не требует специального охлаждения. Низкая температура в грузовом помещении, необходимая для соблюдения условий перевозки, достигается за счет циркуляции холодного наружного воздуха.

Чаще всего услугами авиакомпаний пользуются, если нужно в кратчайшие сроки доставить следующие виды грузов:

- Продукты питания;
- Растения (срезанные цветы или растения для пересадки);
- Животные;
- Грузы, имеющие большую ценность.

¹⁷ Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. – М.: ВАВТ, 2016. – с.146-151

Авиаперевозки продовольственных товаров из Китая не вызывают сложностей, так как во всех крупных городах страны есть аэропорты, откуда ежедневно можно отправлять товары в любую точку мира, в том числе и в Россию.

Организации авиадоставки продовольственных товаров из Китая подразумевает их накопление на складе компании.

Выглядит это следующим образом:

- Товар доставляется в терминал и передается на временное ответственное хранение сотруднику предприятия.
- По мере накопления достаточного количества осуществляется формирование партии на отправку. Предметы сортируются и складываются с учетом их принадлежности к определенным товарным группам.
- Производится оформление таможенных документов и товарно-транспортных накладных.
- Осуществляется загрузка подготовленной партии в воздушное судно и отправка к месту назначения.¹⁸

Автомобильные перевозки.

Основными причинами использования автомобильного транспорта является гибкость данного транспорта, возможность перевозить грузы на любые расстояния, доставка товара от «двери до двери».

Однако зависимость от климатических условий является одним из главных недостатков данного вида транспорта. Также автомобили в сравнении с остальными видами транспорта перевозят меньший объем грузов, следовательно, если мы перевозим достаточно большую партию товара, то нам понадобится больше автомобилей. Отсюда и наши затраты на перевозку будут выше.

¹⁸ Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. – М.: ВАВТ, 2016. – с.161-164

Автомобили не могут развивать высокую скорость движения, кроме того, они вынуждены затрачивать большое количество топлива. Следовательно, автомобильные перевозки из Китая пока не занимают преимущественного положения среди остальных видов транспорта. В настоящее время они используются для доставки продовольственных товаров в приграничные районы или районы труднодоступные для железнодорожного транспорта. Для более дальних перевозок предпочтительней остаются мультимодальные перевозки.

Потребители продовольственных товаров в России преимущественно располагаются в европейской части, однако в Китае основные производственные базы находятся в восточной и юго-восточной части Китая.

Продовольственные продукты перевозятся из Китая только в автотранспортных средствах, которые предназначены только для перевозок продуктов питания и соответствуют санитарным нормам.

Существует три класса автотранспортных средств для перевозки продуктов:

- Ледники – температурный режим в таких транспортных средствах поддерживается при помощи сухого льда или при помощи сжиженного газа;
- Рефрижераторы – поддерживают температурный режим, но в отличие от ледников используются специальные холодильные системы: компрессорные агрегаты или абсорбционные установки;
- Отапливаемые автотранспортные средства: в таком транспорте температура повышается и сохраняется в течение 12 часов благодаря отопительной системе.

Китайская сторона при отправке продуктов питания автомобильным транспортом обязана выполнить следующие требования:

- Упаковать продовольственные товары надлежащим образом;
- Проверить пригодность автомобиля, поданного для погрузки;

- Обеспечить необходимый температурный режим для перевозки продовольственных товаров;
- Вместе с транспортными документами должны быть приложены необходимые ветеринарные и карантинные сертификаты;
- Проверить правильность загрузки автомобиля и опломбировать его.¹⁹

Мультимодальные перевозки.

Мультимодальные перевозки – это вид транспортировки грузов, которые требуют поэтапного использования различных видов транспортных средств.

Мультимодальные перевозки являются самым популярным способом доставки продовольственных товаров из Китая. В большинстве случаев грузы доставляются морским или железнодорожным транспортом до транспортно-логистических центров в России, а оттуда автомобильным транспортом доставляются в место назначения.

Существует множество вариантов перевозки продовольственных грузов из Китая в Россию. Наиболее популярными являются из Маньчжурия до Забайкальска, а также путь через Суйфэньхэ до Уссурийска или Владивостока. Дальнейшее движение груз совершает при помощи железнодорожных составов.

К преимуществам мультимодальных перевозок на примере доставки продовольственных грузов из Китая можно отнести:

- Возможность использовать любой вид транспорта;
- Доставить продовольственные товары можно не только в Россию, но и во все страны мира;

¹⁹ Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. – М.: ВАВТ, 2016. – с.151-161

- Оптимальное использование транспорта. Возможность совмещать несколько видов транспорта для более быстрой и удобной доставки необходимого груза;

- Наличие единого договора на весь процесс перевозок. Договор с транспортной компанией заключается на все этапы перевозки. В нем оговариваются характеристики груза, тип транспорта, который будет использоваться, особенности перевозки.

Доступных вариантов мультимодальных перевозок из Китая очень много. Выбор зависит от того, где находятся пункты отправления и назначения, типа товара, его объема и приоритета, бюджета, выделенного на доставку.²⁰

²⁰ Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. – М.: ВАВТ, 2016. – с.216-222

Глава 2 Транспортно-экспедиторское обслуживание грузоперевозок из Китая в Россию

2.1 Правовое обеспечение транспортно-экспедиторской деятельности в России и за рубежом

В договоре купли-продажи базисные условия поставки устанавливаются, какая из сторон договора – продавец, покупатель или же они вместе - будет организовывать доставку товара от отправителя к получателю. В контракте купли-продажи предусматривается особый раздел — транспортные условия. В нем устанавливаются обязательства экспортера и импортера, которые принимаются ими по перемещению товара. В данный раздел включаются такие обязательства как, порядок перевозки грузов, условия и сроки погрузки и выгрузки, размер, порядок оплаты и расчеты провозных платежей, форму чартера, вид коносамента и другие виды услуг, которые будут установлены двумя сторонами при заключении договора купли-продажи.

Однако если продавец и покупатель плохо знакомы с законодательством в данной сфере и общей ситуацией на рынке, они могут обратиться к услугам транспортных экспедиторов, которые непосредственно специализируются на организации перевозок и вопросах, связанных с процессом перевозки.

В настоящее время самостоятельно организуют перевозки лишь 20-25% компаний различных форм собственности. Остальные 75-80% предпочитают пользоваться услугами экспедиторов.

В России транспортно-экспедиторская деятельность появилась значительно недавно, около 20-25 лет назад. По сравнению с другими отраслями, данная отрасль является новой для нашей страны и находится в стадии активного становления и развития.²¹

²¹ ОТЧЕТНЫЙ ДОКЛАД о работе Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций (АРЭ) в 2017 году [Электронный ресурс]: АРЭ - РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ // <http://www.far-aerf.ru/news/otchetnyy-doklad.html>

Следовательно, законодательство отрасли транспортного экспедирования тоже находится на начальной стадии. В Российской Федерации правовыми нормами, регулирующими экспедиторскую деятельность, являются Гражданский кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" и Постановление Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. N 554 "Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности".

В Гражданском кодексе Российской Федерации транспортно-экспедиторскому бизнесу посвящена глава 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция». Глава содержит шесть статей (801 – 806), но в тоже время в главе нет никаких конкретных положений по регулированию договорных отношений по договору транспортного экспедирования.

Наиболее распространенными операциями экспедитора являются организация процесса перевозки груза, выполнение операций, связанных с доставкой груза от отправителя к получателю и другие операции, которые непосредственно связаны с процессом перевозки. Главной особенностью таких перевозок можно назвать то, что любые услуги, которые выполняет или организывает экспедитор по договору, он выполняет за определенное вознаграждение.

По закону Российской Федерации договор транспортной экспедиции заключается только в письменной форме. Если необходима доверенность, клиент обязан предоставить ее экспедитору для выполнения его обязанностей. Таким образом, доверенность выдается только в тех случаях, когда экспедитор выполняет представительские функции от имени клиента. В том числе оказывает услуги по представительству, связанные с транспортным процессом.

Стоит также отметить, что, если в договоре транспортного экспедитора не указано, что экспедитор должен исполнять свои обязанности лично, экспедитор имеет право привлечь для этого других лиц. Это, однако, не

освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

Клиент должен предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, об условиях перевозки данного груза, а также иную информацию, которая необходима экспедитору для исполнения его обязанностей, которые предусмотрены договором транспортной экспедиции.

Если экспедитор обнаружит, что клиент предоставил не всю необходимую информацию, то он обязан сообщить об этом клиенту. Если клиент не предоставит экспедитору необходимую информацию, экспедитор имеет право не выполнять свои обязанности перед клиентом.²²

В дополнение к Гражданскому кодексу в 2003 году был принят Федеральный Закон №87 «О транспортно-экспедиторской деятельности». Главной целью данного закона является создание условий для обеспечения предоставления качественных услуг, которые связаны с перевозкой груза, установление единых требований к экспедиторам и клиентам при выполнении договора транспортной экспедиции, определение прав, обязанностей и ответственности грузовладельцев и экспедиторов в процессе экспедирования груза, повышение экономической эффективности перевозок грузов.²³

В 2006 году Постановлением Правительства Российской Федерации были утверждены «Правила транспортно-экспедиторской деятельности». Правила устанавливают перечень экспедиторских документов, порядок оказания и требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг. В соответствии с Правилами экспедиторскими документами являются:

²² Гражданский кодекс Российской Федерации от 26.01.1996 №14-ФЗ [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/

²³ Федеральный закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30.06.2003 N 87-ФЗ [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/

- Поручение экспедитору – определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту транспортно-логистических услуг в рамках договора транспортной экспедиции;
- Экспедиторская расписка – подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя;
- Складская расписка (в случае, если экспедитор принимает груз клиента на складское хранение) – подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение.²⁴

Одной из важнейшей особенности внешней торговли является то, что товары при перемещении из одной страны в другую сталкиваются с рядом естественных и искусственных барьеров, которые могут снижать эффективность внешнеторговой сделки и повышать стоимость перевозимого товара.

К таким барьерам можно отнести, например, меры торгово-политического характера, валютно-финансовое, таможенное, налоговое, юридическое регулирование. То есть, при перемещении товара из одной страны в другую компании сталкиваются с прохождением различных правовых полей, а также с различными торгово-политическими условиями.

Для преодоления вышеперечисленных барьеров могут применяться унифицированные экспедиторские документы, которые создают единое правовое поле для компаний, оказывающих экспедиторские услуги.

Такие документы были разработаны Международной Федерацией Экспедиторских Ассоциаций (ФИАТА). ФИАТА была создана в 1926 году в Вене. Главной целью создания данной организации является:

- объединение экспедиторов всех стран в единую организацию и представление их интересов на мировом экспедиторском рынке;

²⁴ Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 N 554 "Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности" [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62667/

- защита интересов экспедиторов посредством участия в международных организациях;
- повышение качества экспедиторских услуг, в частности, путем разработки и внедрения в практику унифицированных экспедиторских документов, типовых условий, решения страховых задач, внедрения электронных средств обмена информацией и повышения квалификации экспедиторов.

Данная организация, совместно разработав с Международной торговой палатой и Конференцией ООН по торговле и развитию, внедрила в международную практику восемь транспортно-экспедиторских документов. Экспедиторские документы ФИАТА были внедрены в практику с целью:

- повышения конкурентоспособности и улучшения экспортных возможностей;
- внедрения новых транспортных технологий и более полного использования национальной инфраструктуры, улучшения национального контроля за транспортной системой и движением грузовых потоков;
- упрощения прохождения таможенных формальностей, сокращения объема документации и документооборота;
- повышения контроля за рынками сбыта и распределением товаров, улучшения качества планирования товарных запасов, сокращения товарных запасов и складских потребностей;
- повышения контроля за общими транспортными и экспедиторскими расходами и облегчения их расчетов;
- экономии валютных расходов и улучшения платежного баланса, уменьшения зависимости от изменений ставок и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы, портовые сборы;

- упрощения процедуры предъявления исков и сокращения расходов, связанных с предъявлением исков, страховыми премиями, процентами по платежам;
- ускорения перевозок и поставки товаров и обеспечения большей надежности сделки.²⁵

Рассмотрим восемь транспортно-экспедиторских документов ФИАТА и определим их главные функции:

- Поручение экспедитору ФИАТА (FIATA Forwarding Instructions – FFI) – это форма инструкций по экспедированию, которая служит для облегчения составления и выдачи грузовладельцем экспедитору полного и четкого заказа на транспортно-экспедиторские услуги. (Приложение А)
- Экспедиторская расписка ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Receipt – FCR) - данный документ является подтверждением экспедитора в том, что он принял груз под свою ответственность с последующим обязательством отправить груз получателю или хранить данный груз в распоряжении этого получателя. (Приложение Б)
- Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Transport – FCT) – данный документ является доказательством того, что экспедитор взял на себя обязательство доставить груз получателю привлеченным перевозчиком и на условиях этого перевозчика. Служит доказательством исполнения экспортером обязательств по поставке товаров и документом для получения денег за товар по аккредитиву и на инкассо. (Приложение В)
- Декларация отправителя о перевозке опасных грузов ФИАТА (FIATA Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods – SDT) – данный документ используется при перевозке опасных грузов с помощью автомобильного и морского транспорта. Может также

²⁵ О ФИАТА [Электронный ресурс]: АРЭ - РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ // <http://www.far-aerf.ru/fiata/about.htm>

применяться при заполнении международной накладной «ЦИМ». При организации перевозки воздушным транспортом применяется отправительская декларация о перевозке опасных грузов Международной ассоциации воздушного транспорта. (Приложение Г)

- Складская расписка ФИАТА (FIATA Warehouse Receipt – FWR) – является унифицированным складским документом и доказательством исполнения договора купли-продажи. Может также являться залоговым документом на получение банковского кредита. (Приложение Д)
- Интермодальное весовое свидетельство ФИАТА (FIATA Intermodal Weight Certification – SIC) – данный документ заполняется грузоотправителем, а затем передается экспедитору для указания точного веса в транспортных документах. Экспедитор выдает весовое свидетельство только в тех случаях, когда он организует сборные отправки и выступает в качестве грузоотправителя. При этом весовое свидетельство заполняется им на основании весовых свидетельств, которые были получены от отправителей мелких партий грузов. (Приложение Е)
- Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill – FWB) - накладная, применяемая при перевозке грузов всеми видами транспорта в прямом и смешанном сообщении. Данная накладная является дополнением к коносаменту ФИАТА. (Приложение Ж)

В современной практике внешнеторговых перевозок отдельных видов грузов, в частности, комплектующих частей и оборудования для филиалов, не требуется аккредитивная форма расчетов. Более того, применение коносаментов в данном случае может привести к задержке поставки, так как достаточно часто документы приходят уже после того, как товар был доставлен.

- **Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL)** – данный документ является транспортным документом экспедитора, который выступает в качестве договорного перевозчика или оператора смешанной перевозки. Применяется при прямых и смешанных перевозках. Выдав этот документ, экспедитор обязуется доставить груз до грузополучателя. При этом экспедитор берет на себя ответственность за груз, за перевозку груза, а также за действия третьих лиц, которые могут быть привлечены экспедитором для организации перевозки груза. Эта ответственность ограничена суммой, которая установлена правилами коносамента. Коносамент является свидетельством исполнения сделки и служит документом для получения платежей за товар. (Приложение 3)²⁶

Все перечисленные выше документы ФИАТА устанавливают отношения экспедиторов по договорам транспортного экспедирования с клиентами, которые могут являться грузоотправителями, грузополучателями и т.п. Первый из перечисленных документов – Поручение экспедитору ФИАТА (FFI) – служит заявкой (офертой) со стороны клиента, который стремится начать деловое сотрудничество с экспедитором на выполнение определенных видов услуг и на определенных условиях.

Три документа – Экспедиторская расписка ФИАТА (FCR), Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (FCT) и Складская расписка ФИАТА (FWR) – формализуются отношения между экспедитором и клиентом на исполнение экспедиторских услуг по договору, заключенному между данными сторонами. Экспедиторская расписка ФИАТА и Экспедиторский сертификат ФИАТА подтверждают услуги экспедитора, которые связаны с поставкой груза в пункт назначения. Складская расписка ФИАТА оформляется только в том случае, когда экспедитор предоставляет

²⁶ Экспедиторские документы Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)
[Электронный ресурс]: АРЭ - РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ // http://www.far-aerf.ru/fiata/exp_docs.htm

клиенту складские услуги и является по договору хранителем товара. Как правило, данные три документа оформляются экспедитором на основании Поручения экспедитору ФИАТА (FFI).

Декларация отправителя о перевозке опасных грузов ФИАТА (SDT) и Интермодальное весовое свидетельство ФИАТА (SIC) являются документами, которые играют роль сертификатов в отношении грузов, с которыми будет работать экспедитор и другие перевозчики различных видов транспорта.

Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (FWB) и Обратный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (FBL) – фактически данные документы уже не являются экспедиторскими, а именуются как перевозочные документы. Однако формально они все еще продолжают именоваться экспедиторскими документами.

Регулирование оказания мультимодальных услуг по международным экспедиторским документам ФИАТА осуществляется, как правило, по факультативной норме международного транспортного права. Международные экспедиторские документы ФИАТА могут выдавать своим клиентам экспедиторы, которые имеют на это право и которые фактически работают с грузами, конечно, при условии, что данные экспедиторские услуги связаны с выполнением международных перевозок грузов.

Следовательно, после того, как экспедитор получает заказ на организацию перевозки груза от места его получения до места доставки, «от двери до двери», применяя документы ФИАТА создается строгая система доставки товара: единый перевозчик – единая ставка – единый документ – единая ответственность. Документы ФИАТА способствуют преодолению торгово-политических, юридических, таможенных, налоговых барьеров и создают единые условия поставки.

Так как в настоящее время около 75-80% доставки товаров в мировой торговле осуществляется при участии экспедиторов, которые играют важную

роль при организации процессов перевозки. Именно с этой целью и была создана в 1990 году в России Ассоциация экспедиторов России.

В соответствии с Уставом, Ассоциация экспедиторов России – это некоммерческая организация, которая объединяет экспедиторские организации различных форм собственности на основе добровольного членства. Главной целью данной организации является расширение сотрудничества между членами организации, координация их деятельности, недопущение недобросовестной конкуренции между ними, обеспечения прав, а также для представления и защиты общих интересов в государственных органах, общественных и международных организациях.

В Международной Федерации Экспедиторских Ассоциаций интересы российских экспедиторов Ассоциация экспедиторов России представляет с 1992 года в качестве единой национальной ассоциации. В настоящее время 66 организация, которая входит в АРЭ, имеет право использовать в своей практике документы ФИАТА.²⁷ Это означает, что российские экспедиторы все активнее входят в мировое сообщество экспедиторов.

Также стоит отметить, что все большее и большее значение приобретает добровольная сертификация качества предоставляемых экспедиторских услуг. Это способствует повышению конкурентоспособности участников данной ассоциации и их значимости на рынке экспедиторских услуг.

²⁷Список организаций-членов АРЭ, имеющих право использовать в своей практике документы ФИАТА [Электронный ресурс]: АРЭ - РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ // <http://www.far-aerf.ru/members/main.htm>

2.2 Сравнение вариантов транспортно-экспедиторских схем перевозок из Китая в Россию

Грамотный выбор маршрута грузоперевозки напрямую влияет скорость и качество перевозки. Главной задачей любой транспортной компании является доставка груза целым и невредимым в пункт назначения. Составление оптимального маршрута перевозки обеспечивает безопасность перевозимого груза и извлечение прибыли, что является основной целью любой компании.

Основную часть грузоперевозок на маршруте Китай – Россия – составляют импортные грузы из Китая в Россию. Доставка контейнерных грузов из Китая в Россию может осуществляться любыми видами транспорта. При этом используются различные мультимодальные схемы перевозок. Так как данные перевозки обычно рассчитаны на дальние расстояния, следовательно, использование только одного вида транспорта для перевозки контейнерного груза (например, автомобильного транспорта), конечно, возможно, однако для обеспечения наивысшего качества перевозки груза – наивысшая скорость, наибольшая степень надежности, наименьшая себестоимость перевозки – следует выбрать смешанный вариант для перевозки груза.

Можно выделить несколько признаков мультимодальной перевозки:

1. Организуется мультимодальным оператором, принимающим на себя ответственность за груз на весь маршрут следования. Задача мультимодального оператора состоит в том, чтобы обеспечить доставку груза.
2. На весь путь следования заключается один договор перевозки, который покрывает все участки маршрута независимо от того, сколько видов транспорта задействовано в данной перевозке. Договор смешанной перевозки охватывает весь период – с момента

приема груза от грузоотправителя до момента передачи груза грузополучателю.

3. Такая перевозка чаще всего носит международный характер, что подразумевает пересечение грузом хотя бы одной государственной границы.
4. Оформляется и выдается грузовладельцу единый транспортный документ, который покрывает всю перевозку.
5. Перевозка оплачивается по единому сквозному тарифу – на весь маршрут следования действует только одна цена, за доставку груза.

Мультимодальная схема доставки груза из Китая в Россию чаще всего включает в себя 2-3 вида транспорта. Среди множества схем перевозок грузов можно выделить наиболее распространенные:

- Морской транспорт – железнодорожный транспорт;
- Морской транспорт – автомобильный транспорт;
- Автомобильный транспорт – железнодорожный транспорт;
- Железнодорожный транспорт – автомобильный транспорт;
- Морской транспорт – железнодорожный транспорт – автомобильный транспорт.

На рисунке 2.1 представлены схемы мультимодальных перевозок грузов, которые применяются компаниями при перевозках грузов из Китая в Россию.



Рисунок 2.1 Схемы мультимодальной доставки грузов между Китаем и Россией.

Морской транспорт – наиболее распространенный способ доставки контейнерных грузов из Китая в Россию. Несмотря на длительность перевозки, морские перевозки на данном этапе являются самым безопасным, доступным, надежным и удобным способом доставки груза. Морские линии являются основой в мировой контейнерной системе. Низкая себестоимость таких перевозок является главным фактором при выборе способа доставки груза.

Перевозки в линейном судоходстве осуществляют международные транспортные компании - судоходные линии. Компания такого рода представляет собой крупное транспортно-экспедиторское предприятие, которое владеет океанскими судами и обладает широкой сетью своих представительств во многих странах мира. Для организации обработки грузов в различных портах мира, судоходная линия пользуется услугами местных фирм-экспедиторов, которые выступают в качестве номинированных агентов судоходной линии.

Морские контейнерные перевозки осуществляются через контейнерные линии, крупнейшие из которых – APM-Maersk, Mediterranean Shg Co, CMA

CGM Group, COSCO Shipping Co Ltd, Hapag-Lloyd, Evergreen Line и другие. В таблице 2.1 можно видеть рейтинг данных компаний за 2017 год.

Таблица 2.1 Крупнейшие контейнерные линии

Rnk	Operator	TEU	Ships
1	APM-Maersk	3 325 011	634
2	Mediterranean Shg Co	3 035 906	506
3	CMA CGM Group	2 242 075	453
4	COSCO Shipping Co Ltd	1 737 235	319
5	Hapag-Lloyd	1 044 729	176
6	Evergreen Line	1 022 831	194
7	OOCL	659 652	105
8	NYK Line	613 268	110
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	583 054	100
10	Hamburg Süd Group	566 913	108
11	MOL	506 408	77
12	UASC	485 554	50
13	Hyundai M.M.	436 532	68
14	K Line	374 215	64
15	PIL (Pacific Int. Line)	370 557	141
16	Zim	304 706	68
17	Wan Hai Lines	235 867	88

18	X-Press Feeders Group	142 561	87
19	KMTC	121 168	60
20	SITC	105 307	79

Главной особенностью грузоперевозок морскими контейнерными линиями является регулярное движением судов между определенными портами по расписанию, которое объявляется заранее на единых условиях для всех грузоотправителей, которые решили воспользоваться услугами линейных перевозчиков. Тарифы и расписания таких линий публикуются в открытом доступе и не подлежат никаким изменениям (как исключение, изменение со стороны самой линии). Чаще всего такое расписание и такие тарифы стабильны на протяжении долгого времени. Исходя из вышеперечисленного, можно выделить несколько основных особенностей морского вида транспорта:

- Стабильные тарифы;
- Высокая надежность операторов;
- Высокая пропускная и провозная способность;
- Высокоразвитая правовая база;
- Зависимость от погодных условий;
- Зависимость от развития портовой инфраструктуры;
- На ряде бассейнов – сезонность перевозок.

Существует четыре основных морских пути, которые ведут из Китая в Россию: в порты Дальнего Востока, в порты Европы и стран Прибалтики, а также в российские порты Балтийского бассейна, в порты Азово-Черноморского бассейна через Суэцкий канал и по Северному морскому пути. Однако последний путь практически не используется для доставки контейнерных грузов в связи с особенностями морского судоходства в арктической зоне. Среди основных причин можно выделить слабо развитую

инфраструктуру, аварийно-спасательную систему, недостаточное навигационное обслуживание, а также климатические особенности – необходимость использования ледокола. На рисунке 2.3 можно видеть основные морские пути, которые используются при доставке грузов из Китая в Россию.



Рисунок 2.3. Основные морские пути, которые используются при доставке грузов из Китая в Россию.

Дальневосточные контейнерные порты России – Восточный, Находка, Владивосток. Срок доставки груза в эти порты обычно составляет 7-10 дней (без учета захода судна в дополнительные порты). При доставке груза в западные и центральные регионы России далее груз обычно следует по железной дороге, иногда используется автомобильный транспорт. Практически все остальные маршруты из Китая в Россию по морю пролегают через Суэцкий канал, по южному морскому пути. В Азово-Черноморском бассейне крупнейшим портом является порт Новороссийск (среднее время доставки – 20-25 дней). В Балтийском бассейне основными контейнерными портами являются Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга и Высоцк (средний срок доставки – 35-45 дней). До европейских портов – портов Прибалтики (Рига, Клайпеда, Таллин), портов Финляндии (Котка,

Хельсинки, Хамина, Турку), западноевропейских портов (Гамбург, Роттердам, Амстердам, Антверпен) – груз в среднем идет около 30-35 дней.

Основная инфраструктурная составляющая всех железнодорожных перевозок между Азией и Европой – Транссибирская магистраль. Среди основных преимуществ железнодорожного транспорта – меньше, чем на морском виде транспорта, сроки доставки груза, а также гибкая и удобная система расчета. Основные особенности железнодорожного вида транспорта:

- Высокая провозная способность;
- Независимость от погодных условий;
- Сравнительно невысокая себестоимость;
- Сравнительно высокая техническая скорость;
- Монопольный характер сервиса.

В отличие от линейного морского транспорта, расписание движения железнодорожных поездов может быть адаптировано для удобства грузовладельца при наличии достаточного объема грузов. Для перевозки груза в контейнере по железной дороге допускается груз с весом брутто до 30 тонн.

Самый популярный мультимодальный из всех мультимодальных маршрутов доставки грузов из Китая в Россию является первоначальная доставка груза морским транспортом до портов Дальнего Востока, затем он следует по России железнодорожным транспортом. Прямые железнодорожные перевозки из Китая в Россию используются достаточно редко в связи с несоответствием ширины железнодорожной колеи в Китае (1435 мм) и России (1520 мм) – при пересечении грузом границы необходима перевалка (если груз – контейнер, то происходит перегрузка контейнера с китайской железнодорожной платформы на российскую), которая задерживает время доставки в среднем на 2 дня и увеличивает себестоимость перевозки.

При доставке грузов железнодорожным транспортом на российско-китайской границе перевалка грузов происходит через пограничные

переходы Забайкальск – Манчжурия, Махалино – Хуньчунь, Гродеково – Суйфыньхэ, Благовещенск – Хэйхэ, Нижнеленинское – Тунцзян, Лесозавод – Хулинь, Турий Рог – Мишань. Также осуществляются транзитные перевозки через Монголию (Наушки – Сухэ - Батор) и Казахстан (Достык – Алашанькоу). На рисунке 2.4 показан наиболее распространенный маршрут доставки контейнерного груза из Китая в Россию с использованием железнодорожного транспорта.

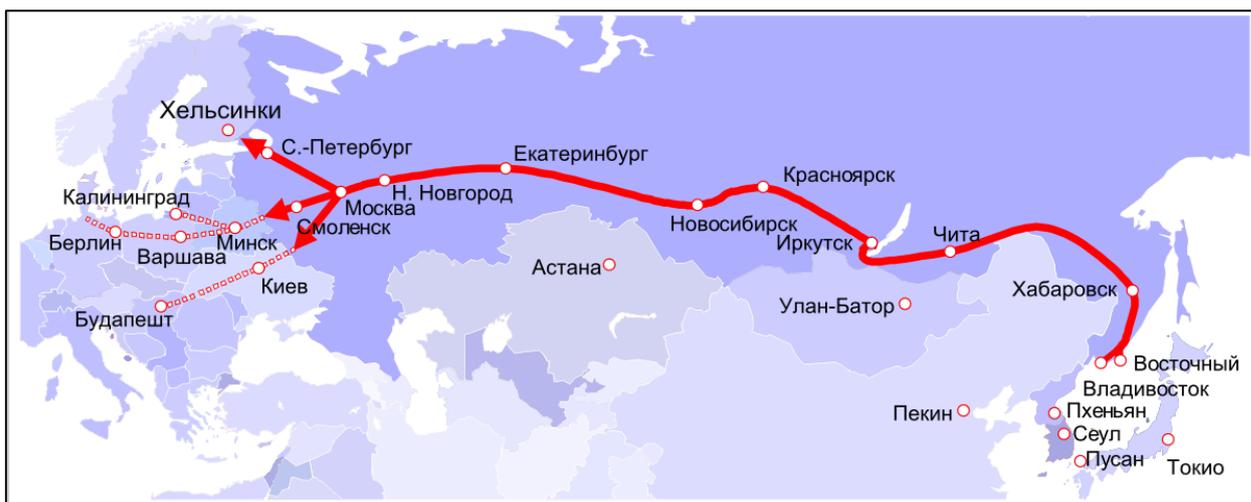


Рисунок 2.4 Наиболее распространенный маршрут доставки контейнерного груза из Китая в Россию с использованием железнодорожного транспорта.

На сегодняшний день наибольший объем грузоперевозок на данном направлении проходит через пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия. Одной из новых тенденций является увеличение транзитных перевозок через Казахстан.

Перевозки автомобильным транспортом между Китаем и Россией относятся к категории приграничных, так как Китай не пропускает российских автомобильных перевозчиков дальше приграничных зон – Маньчжурии и Урумчи. Поэтому прямые автоперевозки обычно осуществляются не дальше дальневосточных городов России.

При организации мультимодальной доставки контейнерных грузов из Китая автоперевозки чаще всего используются для доставки грузов клиенту в России. Например, часто организовывается автомобильная доставка грузов до места назначения из портов Европы и российских портов Байкальского

бассейна. Необходимо отметить, что в дальневосточном регионе России состояние автомобильных дорог часто не позволяет организовывать доставку груза, при этом обеспечив его надежность. Поэтому автоперевозки в мультимодальной схем используются, в основном, в европейской части страны. Также возможно транзитное сообщение, однако данный маршрут отличается высокой степенью риска в связи с возможностью хищения груза.

Авиаперевозки являются самыми быстрым и надежным способом доставки грузов из Китая в Россию. Такой вид транспорта обычно выбирается для перевозки грузов с высокой добавочной стоимостью. В Китае функционирует более 180 международных аэропортов, обеспечивающих грузовые авиаперевозки, более 30 из них имеют пропускную способность более 10 тыс. тонн. Крупнейшие аэропорты Китая – Шанхай, Пекин и Гуанчжоу. Недостатком авиатранспорта является непригодность к использованию стандартизированных контейнеров ISO, поэтому контейнерные перевозки воздушным транспортом возможны, но не имеют широкого распространения. Это связано с тем, что перевозки часто осуществляются самолетами пассажирских линий, грузовой отсек расположен под пассажирскими сидениями, высота часто не превышает 1,6 метра, поэтому перевозка контейнеров возможна только специализированными грузовыми авиалиниями. Кроме того, такая перевозка сопровождается довольно сложной процедурой организации перевозки.

Выбор оптимального маршрута доставки грузов определяется требованиями клиента относительно качества услуги. Выполнение всех операций по доставке груза тем или иным маршрутом осуществляется под единым принципом, то есть определяется критерий, которому должна соответствовать перевозка. Критериями качества логистической услуги могут быть: стоимость перевозки, сроки доставки груза, надежность, сохранность перевозимого груза, возможность отслеживания груза в пути следования, и другие критерии. В зависимости от заданного качества услуги выбирается маршрут доставки груза.

Глава 3 Особенности организации транспортно-экспедиторской деятельности транспортной компанией «Айсберг»

3.1 Организация транспортно-экспедиторского обслуживания импортных поставок продовольственных товаров

Транспортная компания "Айсберг" предлагает организацию и экспедирование грузов, а также набор таких услуг, как авто-грузоперевозки по Российской Федерации, железнодорожные грузоперевозки, международные грузоперевозки, авиагрузоперевозки, перевозку грузов по городу и области.

Транспортно-экспедиционная компания «Айсберг» открылась в 2010 году и изначально представляла собой компанию по перевозке грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации.

С 2014 года компания заключила договор с АО РЖД и стала предоставлять юридическим лицам услуги перевозки грузов железной дорогой по территории России, а также ближнему зарубежью. В этом же году компания стала заниматься контейнерными перевозками грузов по железной дороге, а также морскими контейнерными перевозками, в том числе и перевозкой сборных грузов.

Кроме того, в настоящее время компания занимается перевозкой грузов и людей на месторождения Томской области для нужд организаций, занимающихся добычей нефти.

Так же компания предоставляет услуги хранения (хранит контейнеры и крупногабаритную технику, типа харвестеров Понссе), занимается перевозкой негабарита по всей России (при чем как по жд, так и автомобильным транспортом).

Среди клиентов ООО «Айсберг» есть такие крупные предприятия, как «СИБУР», «Халлибертон», «Понссе», «Джон Дир», «Норд Империл».²⁸

²⁸ О компании [Электронный ресурс]: АЙСБЕРГ Транспортно-логистическая компания // <http://iceberg.express/>

Номенклатура поставок продовольственных товаров осталась приблизительно прежней, однако география поставок поменялась. Китай стал один из наиболее приоритетных направлений развития наравне с Индией, Беларуссией, Казахстаном, Аргентиной, Бразилией и другими странами.

Ввиду освоения нового направления, поставки из Китая пока не занимают лидирующих позиций среди остальных стран. Однако уже сейчас из Китая доставляется большинство овощей и фруктов, консервированных продуктов, круп, полуфабрикатов и чая. Меньшую долю занимают мясо, рыба, молочная продукция и кондитерские изделия.

В настоящее время для различных типов продукции компания применяет различные схемы транспортировки.

PAXD – применяется для значительной части поставок продовольственной и непродовольственной продукции без специальных режимов хранения и транспортировки.

VBXD – применяется для поставок овощей и фруктов, охлажденной рыбной продукции, продовольственных товаров без специальных режимов хранения и транспортировки.

CS – применяется для продукции прямого импорта и продукции Глубокой заморозки.

При организации перевозок в Россию транспортная компания Айсберг в большей степени использует мультимодальные перевозки. Организуются поставки через различные российские порты: Восточный, Находка, Владивосток, Новороссийск, Санкт-Петербург и другие. В области железнодорожных перевозок компания использует различные маршруты перевозок, совмещая их с автомобильными перевозками и перевозками водным транспортом. Перевозки воздушным транспортом компания использует достаточно редко из-за высокой стоимости данных перевозок.

Поскольку большинство перевозок, которые организует транспортная компания Айсберг, являются мультимодальными с основным участком пути, проходящим по морю и осуществляемым на условиях FCL/FCL, то есть весь

груз, помещенный в контейнер, от одного отправителя доставляется единственному грузополучателю, целесообразно более подробно рассмотреть именно этот процесс оказания данной услуги.

Организация таких перевозок – сложный процесс, который включает в себя несколько этапов. Рассмотрим наиболее распространенную схему работы транспортной компании Айсберг.

Данная схема включает несколько важных этапов, которые проходит компания при доставке грузов:

1. Любая организация перевозки начинается с подачи заявки фирме-экспедитору. Для обработки запроса компания предоставляет наименование груза, особые транспортные свойства, в какой контейнер должна быть осуществлена загрузка, пункты отправки и доставки, ожидаемые даты отправки и доставки, таможенные процедуры, время транзита и т.п.
2. Принятие запроса от компании 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.
3. Фирма-экспедитор, в которую поступила заявка на организацию перевозки груза, связывается с офисами той страны, из которой будет организовываться отправка груза, информирует его об отгрузке и сообщает необходимые сведения по доставке груза, и к тому же уточняет у клиента возможность принять груз в намеченные сроки.
4. После подтверждения всеми сторонами правильности данных - вес, габариты, стоимость груза, степень опасности груза, наличие специальных инструкций по доставке, возможность осуществления транспортировки выбранным видом транспорта, наименование, адрес и контактные данные получателя –

сотрудник экспедиторской фирмы обращается в судоходную компанию. Ее выбор определяется пожеланиями клиента, либо самим экспедитором. В последнем случае менеджер руководствуется разницей между договорными ставками и ставков, оговоренной с клиентом, наличием мест на судне, транзитным временем, качеством поставляемой услуги. После подтверждения линией букировки клиенту сообщаются ее данные – предполагаемые даты отправления и прибытия судна в пункт назначения и другая необходимая информация.

5. Следующим этапом является передача точных инструкций по заполнению коносаментов, которые отсылаются экспедитору страны отправки. Обычно в набор стандартных требований, указываемых в инструкциях, входят наименование перевозчика, маршрут, условия доставки, а также замечания по особым требованиям обращения с грузом.
6. К моменту готовности груза к отправке у отправителя организуется 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.
7. После затарки, въезда контейнера на территорию порта и погрузки на судно судоходная линия выпускает коносаменты.

Коносамент является универсальным документом многоцелевого значения, которые выполняет следующие функции:

- Служит распиской перевозчика в приеме груза, указанного в документе;
- Выступает доказательством наличия и содержания договора морской перевозки;

- Является товарораспорядительным документом.
8. Не позднее, чем за 10 дней до прибытия контейнера в порт компания-экспедитор перенаправляет транспортные документы клиенту.
 9. Когда контейнер оказывается в порту, то приходит уведомление о его прибытии, которое экспедитор сразу же перенаправляет клиенту. Если во время перевозки, поступает информация, что груз придет позже оговоренного срока, то об этом немедленно сообщается заказчику.
 10. После прибытия контейнера в порт назначения, внутрипортовый экспедитор выполняет следующие операции:
 - Получает разрешение судоходной линии на получение груза у терминала. Обычно он выдается после оплаты фрахта, сдачи оригинала коносамента, подписания гарантийный писем о возврате порожних контейнеров;
 - Оформляет отгрузочную инструкцию оператору терминала;
 - Выполняет таможенные формальности по выпуску груза;
 - Получает разрешение терминала на вывоз контейнера.
 11. Если услуга по перевозке оказывается на условиях доставки «до двери», то экспедитор организует дальнейшую транспортировку груза до места назначения, как правило, используя при это автомобильный транспорт. Перед тем, как погрузить контейнер в машину, его осматривают и проверяют пломбы. Далее происходит транспортировка груза, его растормаживание и доставка до получателя.
 12. Процедура таможенного оформления включает в себя прием и регистрацию таможенных деклараций, контроль за правильностью определения кода товара, валютный контроль за правильностью определения кода товара, валютный контроль и

контроль таможенной стоимости, контроль таможенных платежей, досмотр и выпуск.

13. Как только груз получен грузополучателем, компания-экспедитор выставляет клиенту счет к оплате по сквозному единому тарифу за итоговую мультимодальную перевозку.

Таким образом, в данных пунктах была рассмотрена схема транспортно-экспедиторского обслуживания, которую применяет транспортная компания Айсберг при работе с клиентами. В зависимости от требований заказчиков, данная схема может изменяться, так как меняются требования по доставке груза, включаются другие виды транспорта и прочие условия, которые могут влиять на доставку грузов клиенту.

3.2 Анализ возможных маршрутов импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию на примере транспортной компании «Айсберг»

Транспортная компания Айсберг применяет различные варианты схем с использованием различных видов транспорта для доставки грузов в контейнерах из Китая в Россию.

Организация своевременной поставки груза является важным условием компании Айсберг, поэтому реализация логистических транспортно-технологических схем поставки товаров основаны прежде всего на установлении взаимовыгодных, партнерских отношений между участниками транспортно-распределительного процесса, интеграции и четком взаимодействии всех элементов и звеньев логистической цепи, добиться которой возможно при участии экспедитора, как единого оператора, организатора перевозки.

Выбор оптимальной схемы грузоперевозки, позволяющей наилучшим образом учесть все требования заказчика и минимизировать издержки по транспортировке груза, является одной из основных задач транспортно-экспедиторских компаний и инструментом совершенствования транспортно-экспедиторского обслуживания.

В данной работе издержки будут рассчитываться как сумма основных возможных затрат логистической цепи в целом, возникающих при транспортировке контейнерных грузов от грузоотправителя до грузополучателя. Выбирается оптимальная транспортно-технологическая схема, которая будет соответствовать двум основным критериям: времени и затратам.

Будут проанализированы следующие распространенные схемы мультимодальных перевозок, которые использует транспортная компания Айсберг при организации доставки грузов из Китая в Россию:

1. Морская перевозка из одного из четырех крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Котка, с вывозом из Котки до Москвы автомобильным транспортом.
2. Морская перевозка из одного из крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Санкт-Петербург, с вывозом из Санкт-Петербурга автомобильным транспортом.
3. Морская перевозка из одного из четырех крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Восточный, с вывозом из Восточного, используя железнодорожный транспорт.

Выбор данных портов транспортной компанией Айсберг обусловлен тем, что эти порты являются мощнейшими транспортными центрами, обрабатывающими миллионы контейнеров как в экспортном, так и в импортном сообщении, являются крупнейшими консолидационными центрами для отправок грузов мелкими партиями. Порты обладают высокотехнологичными контейнерными терминалами, обеспечивающими подготовку и отправку грузов точно в срок, что является главным условием для компании.

Порты назначения были выбраны, исходя из их экономической целесообразности, а также с учетом наличия в них высокотехнологичных терминалов, сокращающих время обработки контейнеров до минимума; выгодных условий по хранению; налаженной схемы работы с субподрядчиками; величиной портовых сборов, которые непосредственно влияют на формирование расходной части бюджета перевозки и т.д. Кроме того, немаловажным фактором при выборе порта выгрузки является существование возможности организации вывоза из порта и доставки груза до Москвы автомобильным и железнодорожным транспортом. Расчеты себестоимости перевозки контейнеров из портов Шанхай, Гонконг, Циндао по обозначенным маршрутам будут приведены ниже в таблицах.

1. Морская перевозка из одного из четырех крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Котка, с вывозом из Котки до Москвы автомобильным транспортом.

Таблица 3.1 Расчёт стоимости морской перевозки контейнеров из Китая до порта Котка

Расходы	Валюта	Из Шанхая		Из Гонконга		Из Циндао	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
Морской фрахт Шанхай - Котка Гонконг - Котка Циндао - Котка	USD	1750	2550	1850	2650	1800	2500
CAF (надбавка за курсовую разницу)	USD	180,25	262,65	190,55	272,95	214,38	297,75
BAF (топливная надбавка)	USD	583	1366	583	1366	760	1520
THC (терминальные работы в порту)	USD	125	170	125	170	140	240
ISPS (надбавка за безопасность)	USD	15	15	15	15	15	15
Release fee (расходы на оформление коносамента)	USD	60	60	60	60	45	45
Suez fee (Надбавка за прохождение судна Суэцким каналом)	USD	25	40	25	40	25	40
Port dues (Портовые сборы)	USD	55	55	55	55	55	55

Agence fee (расходы на услуги агента в порту направления)	USD	150	150	150	150	100	100
Trucking Котка - Москва	USD	2150	2450	2150	2450	2150	2450
CMR fee (на оформление ЦМР)	USD	80	80	80	80	80	80
ИТОГО:	USD	5173,25	7198,65	5283,55	7308,95	5384,38	7342,75

Таблица 3.2 Расчет сроков доставки с использованием морского и автомобильного вида транспорта

	из Шанхая	из Гонконга	из Циндао
Морской участок пути, суток	35	32	36
Автомобильный участок пути, суток	5	5	5
Итого, суток	40	37	41

Исходя из приведенных выше таблица 3.1 и 3.2 можно сделать вывод, что самым дешевым вариантом транспортировки двадцатифутовых (5173,25 долларов за контейнер) и сорокафутовых (7198,65 долларов за контейнер) контейнеров является перевозка из Шанхая. Самой быстрой по времени транспортировкой является поставка из Гонконга – 37 суток.

2. Морская перевозка из одного из крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Санкт-Петербург, с вывозом из Санкт-Петербурга автомобильным транспортом.

Таблица 3.3 Расчёт стоимости морской перевозки контейнеров из Китая до порта Санкт – Петербург

Расходы	Валюта	Из Шанхая		Из Гонконга		Из Циндао	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
Морской фрахт Шанхай – Санкт-Петербург Гонконг – Санкт-Петербург Циндао – Санкт-Петербург	USD	1975	3750	1975	3750	1925	3750
CAF (надбавка за курсовую разницу)	USD	180,25	262,65	190,55	272,95	214,38	297,75
BAF (топливная надбавка)	USD	583	1366	583	1366	760	1520
THC (терминальные работы в порту)	USD	358	358	358	358	358	358
ISPS (надбавка за безопасность)	USD	9	9	9	9	10	10
Release fee (расходы на оформление коносамента)	USD	50	50	50	50	50	50
Suez fee (Надбавка за прохождение судна Суэцким каналом)	USD	14	28	14	28	14	28

Port dues (Портовые сборы)	USD	47	47	47	47	47	47
Agence fee (расходы на услуги агента в порту направления)	USD	74	117	264	354	74	117
Trucking Санкт-Петербург – Москва	USD	1800	2050	1800	2050	1800	2050
CMR fee (на оформление ЦМР)	USD	80	80	80	80	80	80
ИТОГО:	USD	4327	6409	4517	6646	4278	6410

Таблица 3.4 Расчет сроков доставки с использованием морского и автомобильного вида транспорта

	из Шанхая	из Гонконга	из Циндао
Морской участок пути, суток	36	32	37
Автомобильный участок пути, суток	3	3	3
Итого, суток	39	35	40

Исходя из приведенных выше таблица 3.3 и 3.4 можно сделать вывод, что самым дешевым вариантом транспортировки двадцатифутовых (4278 долларов за контейнер) является доставка грузов из Циндао, а сорокафутовых (6409 - долларов за контейнер) контейнеров является

перевозка из Шанхая. Также можно отметить, что перевозка сорокафутового контейнера из Циндао дороже на 1 доллар, по сравнению с самым дешевым, и составляет 6410 долларов за контейнер. Самой быстрой по времени транспортировкой является поставка из Гонконга – 35 суток.

3. Морская перевозка из одного из четырех крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Восточный, с вывозом из Восточного, используя железнодорожный транспорт.

Таблица 3.5 Расчёт стоимости морской перевозки контейнеров из Китая до порта Восточный

Расходы	Валюта	Из Шанхая		Из Гонконга		Из Циндао	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
Морской фрахт Шанхай - Восточный Гонконг - Восточный Циндао – Восточный	USD	1350	2350	1570	2450	1250	2250
CAF (надбавка за курсовую разницу)	USD	180,25	262,65	190,55	272,95	214,38	297,75
BAF (топливная надбавка)	USD	25	50	25	50	25	50
THC (терминальные работы в порту)	USD	358	358	358	358	358	358
ISPS (надбавка за безопасность)	USD	9	9	9	9	10	10
Release fee (расходы на оформление коносамента)	USD	95	95	95	95	95	95

Drop-off fee (расходы по сдаче порожнего контейнера в Москве)	USD	500	800	500	800	500	800
Agence fee (расходы на услуги агента в порту направления)	USD	100	100	100	100	100	100
Ж/Д тариф Находка - Москва	RUB	76180	147025	76180	147025	76180	147025
Перегрузочные работы на ж/д станции	RUB	16000	20500	16000	20500	16000	20500
ИТОГО:	USD	5142	8979	5362	9079	5042	8879

Таблица 3.6 Расчет сроков доставки с использованием морского и железнодорожного вида транспорта

	из Шанхая	из Гонконга	из Циндао
Морской участок пути, суток	3	7	5
Железнодорожный участок пути, суток	23	23	23
Итого, суток	26	30	28

Исходя из приведенных выше таблица 3.5 и 3.6 можно сделать вывод, что самым дешевым вариантом транспортировки двадцатифутовых (5042 долларов за контейнер) и сорокафутовых (8879 - долларов за контейнер)

контейнеров является перевозка из Циндао. Самой быстрой по времени транспортировкой является поставка из Шанхая – 26 суток.

Теперь объединим полученные данные по всем трем схемам доставки из Китая в Россию в одну таблицу, с помощью которой мы сможем выявить лидеров по наименьшей стоимости и срокам доставки.

Таблица 3.7 Сводная таблица по стоимости и срокам доставки

	Порт Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) - Котка		Порт Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) – Санкт - Петербург		Порт Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) – порт Восточный	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Лидеры по стоимости	5173,25 (Шанхай – Котка) (40 суток)	7198,65 (Шанхай – Котка) (40 суток)	4278 (Циндао – Санкт – Петербург) (40 суток)	6646 (Гонконг – Санкт – Петербург) (35 суток)	5042 (Циндао – Восточный) (28 суток)	8879 (Циндао – Восточный) (28 суток)
Лидеры по срокам доставки	37 суток (Гонконг – Котка) (5283,25)	37 суток (Гонконг – Котка) (7308,95)	35 суток (Гонконг – Санкт – Петербург) (4517)	35 суток (Гонконг – Санкт – Петербург) (6646)	26 суток (Шанхай – Восточный) (5142)	26 суток (Шанхай – Восточный) (8979)

Исходя из полученных расчетов, которые приведены в таблицах, можно сделать вывод, что самым дешевым маршрутом перевозки является отправка груза из порта Циндао в порт Санкт – Петербурга двадцатифутового контейнера, однако он является более продолжительным и составляет 40 суток. Перевозка сорокафутового контейнера будет самой выгодной на маршруте Гонконг – Санкт – Петербург. В тоже время данный

маршрут по срокам доставки груза составит всего 35 суток. Также по продолжительности перевозки выгодным маршрутом является Гонконг – Санкт – Петербург.

Самым выгодным по длительности перевозки является маршрут Шанхай – Восточный, который составляет всего 26 суток.

Таким образом, на основе полученных результатов можно сделать вывод, что в зависимости от того, какой критерий для заказчика является основным – время доставки или стоимость – тот маршрут компания считает для себя более оптимальным. Поэтому при выборе подходящего маршрута необходимо учитывать то, в какие сроки необходимо обеспечить транспортировку на склад заказчика и как при этом можно сэкономить.

Можно сделать вывод, что транспортировки, которые организуются с участием железнодорожного транспорта оказываются более выгодными в отношении сроков доставки, так как поезда по скорости значительно быстрее морских судов. Однако если брать во внимание стоимость доставки товаров, то более выгодными окажутся перевозки, которые будут организованы в порт назначения – Санкт – Петербург.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современных условиях глобализации и развития международной торговли растет необходимость оптимизации транспортно-логистических процессов: минимизации транспортных издержек, повышения качества логистических услуг, улучшения планирования и контроля над выполнением логистических операций, ускорения и упрощения процессов обработки грузов в перевалочных пунктах и на предприятиях транспортной инфраструктуры, выбора оптимального вида транспорта на различных участках маршрута. Невозможность организации транспортировки в глобальных цепях поставок одним видом транспорта, а также необходимость создания единого транспортного продукта для обеспечения непрерывной и гибкой перевозки приводит к появлению и развитию мультимодальных перевозок.

С увеличением международного товарообмена, углубления экономического сотрудничества между странами все большее значение играет транспортно-экспедиторское обеспечение внешнеэкономических связей. Транспорт является важным звеном в развитии внешнеэкономической деятельности предприятия. Неэффективное управление транспортным процессом ведет к материальным потерям экспортера и импортера, повышает транспортную составляющую в контрактной цене товара и делает его неконкурентоспособным.

Целью транспортно-экспедиторского обслуживания является освобождение хозяйствующих субъектов от необходимости выполнять многочисленные и трудоемкие операции, которые связаны с отправкой, транспортировкой и получением груза, а также заключать договоры на перевозку с каждым отдельным видом транспорта.

Благодаря тому факту, что Китай превратился в одного из основных торговых партнеров России, надлежащее транспортное обеспечение внешнеторговых связей и разработка наиболее эффективных маршрутов

доставки грузов с использованием морского транспорта имеет приоритетное значение для рационализации процесса товаропродвижения.

В результате теоретического и практического анализа, проведенного в ходе написания выпускной квалификационной работы, были решены следующие поставленные задачи:

1. Рассмотрены торгово-экономические отношения между Китаем и Россией. На сегодняшний день Китай занимает первое место среди основных внешнеторговых партнеров России. Однако главными статьями импорта из Китая в Россию являются машины и оборудование, химическая продукция и одежда текстильная. Продукты питания все еще не занимают лидирующих позиций среди статей китайского экспорта. Однако после введения антироссийских санкций в 2014 году, можно предположить, что в ближайшие несколько лет импорт России продовольственных товаров из Китая будет расти.

2. Изучены особенности импортных перевозок продовольственных товаров и возможные маршруты поставки продовольственных грузов из Китая в Россию. Продовольственные товары из Китая можно доставлять из Китая, используя различные виды транспорта: морской, железнодорожный, воздушный, автомобильный или мультимодальный. Каждый из видов транспорта имеет свои преимущества и недостатки, а также требует соблюдения особых требований при перевозке товаров. Выбор оптимальной перевозки будет зависеть от требований клиента, то есть какой критерий будет для клиента наиболее важным: стоимость перевозки, сроки доставки груза, надежность, сохранность перевозимого груза, возможность отслеживания груза в пути следования, и другие критерии. В зависимости от заданного качества услуги выбирается маршрут доставки груза.

3. На примере транспортной компании Айсберг проанализирована организация транспортно-экспедиторского обслуживания импортных поставок продовольственных товаров. Большинство перевозок организуется при участии мультимодального вида транспорта.

4. Разработаны возможные маршруты импортных поставок продовольственных товаров из Китая в Россию на примере транспортной компании Айсберг. Был проведен анализ трех самых популярных маршрутов доставки: 1. Морская перевозка из одного из четырех крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Котка, с вывозом из Котки до Москвы автомобильным транспортом. 2. Морская перевозка из одного из крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Санкт-Петербург, с вывозом из Санкт-Петербурга автомобильным транспортом. 3. Морская перевозка из одного из четырех крупнейших портов Китая (Шанхай, Гонконг, Циндао) до порта Восточный, с вывозом из Восточного, используя железнодорожный транспорт. Для данных маршрутов была рассчитана стоимость всех затрат, а также время, которое требуется для перевозки по данным маршрутам.

Таким образом, организация мультимодальной перевозки продовольственных товаров из Китая в Россию – весьма трудоемкий процесс, который требует четкого контроля на всех участках цепи. Для организации такого вида перевозки чаще всего компании вынуждены прибегать к посредникам – транспортно-экспедиторским фирмам, основная задача которых – разработать и оптимизировать схему доставки груза клиенту, учитывая его требования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. Аналитическая справка о российско-китайском торгово-экономическом сотрудничестве [Электронный ресурс]: Агентство выставочных коммуникаций «Вектор-экспо» <http://vectorexpo.ru/our-events/6-forum-bcsexpob/> /

2. Бартенев А.С., Буренин В.А., Медведев В.П., Сельцовский В.А. Особенности импорта потребительских товаров длительного пользования из Китая в Россию / Российский внешнеэкономический вестник, 2013, №12. – с. 61-75.

3. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. – М: ТрансЛит, 2012. - 320 с.

4. Гражданский кодекс Российской Федерации от 26.01.1996 №14-ФЗ [Электронный ресурс]: Справочно–правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/

5. Доценко А.И. Экспедитор и перевозчик: роли на транспортном рынке / Транспорт Российской Федерации, 2012, №1. – с. 50 – 53.

6. Иванов И.С. Проблемы развития российско-китайских торгово-экономических, финансовых и приграничных отношений. Рабочая тетрадь №20/2015. – М.: Спецкнига, 2015. – 40 с.

7. Карелина Е.А. Особенности внешнеэкономических связей России и Китая / Мировая экономика, 2015, № 1. – с.127 – 130.

8. КИТАЙ Сотрудничество в области логистики [Электронный ресурс]: ОАО "РЖД" в мировой транспортной системе // http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&id=13

9. Лузянин С.Г., Чжао Х., Иванов И.С. Российско-китайский диалог: модель 2016. – М.: НП РСМД, 2016. – 93 с.

10. Лукина А.В. Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений. – М: Весь Мир, 2013. – 704 с.

11. Межгосударственные отношения России и Китая [Электронный ресурс]: РИА Новости <https://ria.ru/spravka/20160904/1475893374.html>

12. О ФИАТА [Электронный ресурс]: АРЭ - РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ // <http://www.far-aerf.ru/fiata/about.htm>

13. О компании [Электронный ресурс]: АЙСБЕРГ Транспортно-логистическая компания // <http://iceberg.express/>

14. Об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2014 году. Министерство экономического развития Российской Федерации, Москва, Февраль 2015

15. Особенности перевозок пищевой продукции [Электронный ресурс]: ТР Чароит // http://www.charoit.net/index.php?page=articles/osobennosti_perevozok_pischevoi_produkcii

16. ОТЧЕТНЫЙ ДОКЛАД о работе Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций (АРЭ) в 2017 году [Электронный ресурс]: АРЭ - РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ // <http://www.far-aerf.ru/news/otchetniy-doklad.html>

17. Посол КНР в России Ли Хуэй: Есть огромная уверенность в перспективах развития двусторонних отношений [Электронный ресурс]: Российская Газета // <https://rg.ru/2016/07/28/li-huej-kitaj-stal-krupnejshim-torgovym-partnerom-rossii.html>

18. Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 N 554 "Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности" [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62667/

19. Список организаций-членов АРЭ, имеющих право использовать в своей практике документы ФИАТА [Электронный ресурс]: АРЭ – РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ // <http://www.farf.aerf.ru/members/main.htm>

20. Сурин А.А., Чеховская М.Н. «Китайский фактор» в развитии транспортно-логистического рынка России / Логистика сегодня, 2009, №4. - с. 240 - 259.

21. Федеральный закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30.06.2003 N 87-ФЗ [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/

22. Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. – М.: ВАВТ, 2016. – 236 с.

23. Холопов К.В. Экспедиторские документы ФИАТА в международной торговле / Российский внешнеэкономический вестник, 2014, №1. – с. 50 - 58.

24. Экспедиторские документы Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) [Электронный ресурс]: АРЭ – РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ // http://www.farf.aerf.ru/fiata/exp_docs.htm

25. Портал внешнеэкономической информации [Электронный ресурс]: Министерство экономического развития Российской Федерации // <http://www.ved.gov.ru>

26. Торговое представительство Российской Федерации в Китайской Народной Республике [Электронный ресурс]: // <http://china.ved.gov.ru>

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А

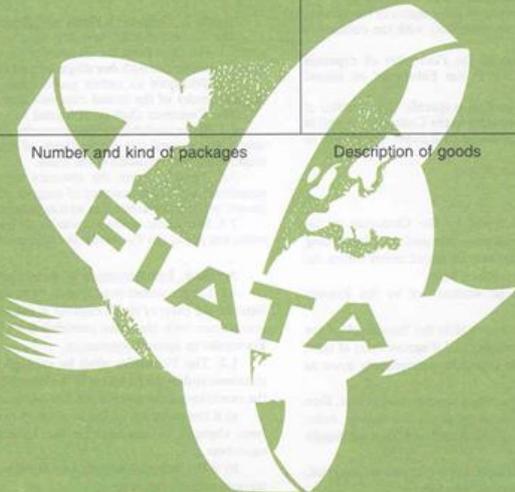
Поручение экспедитору ФИАТА (FIATA Forwarding Instructions – FFI)

FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI					
3336 Consignor 1		 (approved by FIATA) 1492 Consignor's reference No. 2 FAR - / RU			
3132 Consignee 3		3170 Freight Forwarder 4			
3180 Notify party 5		3238 Country of origin 6		Documentary credit 7	
Goods ready for shipment Place _____ Date _____ 8		4490 Conditions of sale 9			
8066 Mode of transport 10 <input type="checkbox"/> Air <input type="checkbox"/> Rail <input type="checkbox"/> Road <input type="checkbox"/> Sea		Transport insurance 11		4112 Insurance conditions 6345 Currency and 5011 value insured	
3258 Place of destination		Covered by us Covered by consignee To be covered by you			
7102 Marks & numbers 12	7224 Number & 7064 type of pkgs.	7002 Description of goods 13	7357 Commodity code 14	6292 Cross weight 15	6322 Cube 16
			6048 Net net weight Value		
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Trading Conditions printed overleaf					
4078 Handling instructions (dangerous goods etc.) 17					
Dimensions/Measurement and weight of each package					
1346 Document enclosed:		1160 Document required: 18		4052 Terms of delivery 19	
Orig. Copy				3410 Place and 2006 date of issue 20	
				4426 Authentication 21	

Text authorized by FIATA. COPYRIGHT FIATA/Zurich - Switzerland 4.84

Приложение Б

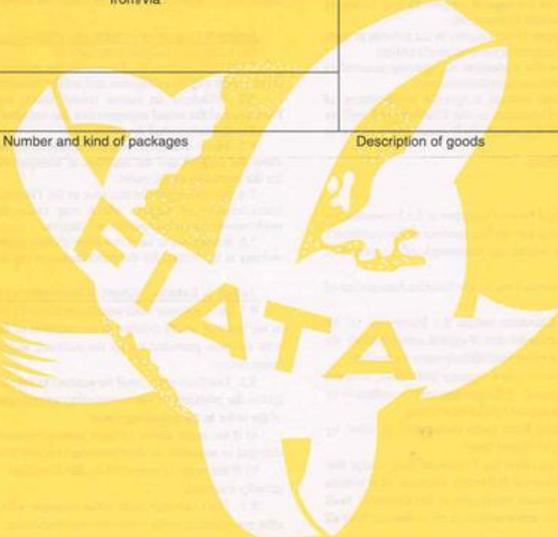
Экспедиторская расписка ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Receipt – FCR)

Suppliers or Forwarders Principals		 FIATA FCR Forwarders Certificate of Receipt ORIGINAL		
		FAR - / RU Forw. Ref.		
Consignee				
				
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
according to the declaration of the consignor The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf				
We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition		*Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration.		
<input type="checkbox"/> at the disposal of the consignee with irrevocable instructions*		Instructions authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority.		
<input type="checkbox"/> to be forwarded to the consignee		Place and date of issue		
Remarks		Stamp and signature		
Instructions as to freight and charges				

Text authorized by FIATA. Copyright FIATA/Zurich - Switzerland 2.82

Приложение В

Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Transport – FCT)

Suppliers or Forwarders Principals		 FIATA FCT Forwarders FAR - / RU Certificate of Transport ORIGINAL		Forw.Ref.
Consigned to order of				
Notify address				
Conveyance	from/via			
Destination				
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
				
according to the declaration of the consignor				
<p>The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf.</p> <p>Acceptance of this document or the invocation of rights arising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions printed overleaf, except where the latter conflict with conditions 1 to 6 below.</p> <ol style="list-style-type: none"> The undersigned are authorized to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the latter's usual terms and conditions. The undersigned do not act as Carriers but as Forwarders. In consequence they are only responsible for the careful selection of third parties, instructed by them, subject to the conditions of Clause 3 hereunder. The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediary of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of other third parties. The undersigned Forwarders will, on request, assign their rights and claims against Carriers and other parties. Insurance of the goods will only be effected upon express instructions in writing. Unforeseen and/or unforeseeable circumstances entitle the undersigned to arrange for deviation from the envisaged route and/or method of transport. Unforeseen and/or unforeseeable disbursements and charges are for the account of the goods. 				
Insurance through the intermediary or the undersigned Forwarders		We, the Undersigned Forwarders in accordance with the instructions of our Principals, have taken charge of the abovementioned goods in good external condition at:		
<input type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to the attached Insurance Policy/Certificate		for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.		
All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts at the place of issue.		In witness thereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this tenor and date. When one of these has been accomplished, the other(s) will lose their validity.		
For delivery of the goods please apply to:		Place and date of issue		
Freight and charges prepaid to:		Stamp and signature		
thence for account of goods, lost or not lost.				

Text authorized by FIATA. COPYRIGHT FIATA/Zürich, Switzerland 5.98

Приложение Г

Декларация отправителя о перевозке опасных грузов ФИАТА (FIATA Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods – SDT)

Shipper (Name & Address) / Chargeur (Nom & Adresse)	 <div style="text-align: right;"> FIATA SDT FAR - / RU SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS <small>(approved by FIATA)</small> </div>						
Consignee (Name & Address) / Destinataire (Nom & Adresse)	Forwarder / Transitaire Ref. nr.						
<p><i>In accordance with the European Agreement concerning the international carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), or the provisions of the IMO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, or national regulations when applicable giving the precise listing of relevant items to be entered in the transport document.</i></p> <p><i>The undersigned, as principal of the forwarder remits to him together with the order of shipment of Dangerous Goods the following information:</i></p>	<p><i>En conformité avec la directive européenne concernant le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), ou les recommandations de l'IMO du code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) ou des informations particulières nationales devant apparaître sur le document de transport.</i></p> <p><i>Le soussigné, commettant du transitaire, lui remet en même temps que l'ordre d'expédition de marchandises dangereuses les renseignements suivants:</i></p>						
<p>Marks and Numbers, Number & Type of Packages, UN No, Proper Shipping Name, ADR or IMO Class, Subsidiary risk, Packing Group, Flashpoint if relevant (in °C) (sea transport only) in accordance with applicable regulations.</p> <p>Marquage et numéros, nombre et type d'emballage, N° UN, appellation technique, classe ADR ou IMO, risques subsidiaires, groupe d'emballage, point éclair si nécessaire (en °C) (transport maritime seulement) en accord avec les réglementations applicables.</p>	<table border="0"> <tr> <td>Gross Weight (kg)</td> <td>Poids brut (kg)</td> </tr> <tr> <td>Net quantity</td> <td>Quantité nette</td> </tr> <tr> <td>(when required)</td> <td>(s'il y a lieu)</td> </tr> </table>	Gross Weight (kg)	Poids brut (kg)	Net quantity	Quantité nette	(when required)	(s'il y a lieu)
Gross Weight (kg)	Poids brut (kg)						
Net quantity	Quantité nette						
(when required)	(s'il y a lieu)						
							
<p>IMO SHIPPER'S CERTIFICATE <i>I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respect in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations.</i></p>	<p>DECLARATION DE CHARGEMENT IMO <i>Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par la désignation officielle de transport et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, étiqueté, muni de plaques-étiquettes et à tous égards bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables.</i></p>						
<p>ADR/IMO CONTAINER/VEHICLE PACKING CERTIFICATE <i>I hereby declare that the goods described above have been packed/loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the provisions of the IMDG Code or the ADR as applicable.</i></p>	<p>CERTIFICAT D'EMPOTAGE ADR/IMO DU CONTENEUR/VEHICULE <i>Je soussigné déclare que les marchandises décrites ci-dessus ont été empotées/chargées dans le conteneur/véhicule identifié ci-dessus conformément aux dispositions applicables du code IMDG ou de l'ADR applicable.</i></p>						
<p>Special remarks Remarques particulières</p>	<p>Place and date of issue Lieu et date d'émission</p> <p>Shippers signature and stamp Sceau et signature du chargeur</p>						

Text authorized by FIATA. Copyright FIATA / Zurich - Switzerland 6.05

Приложение Д

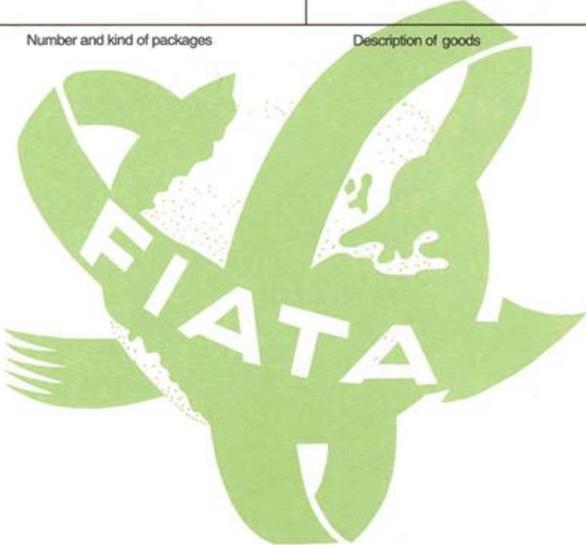
Складская расписка ФИАТА (FIATA Warehouse Receipt – FWR)

Supplier		 FWR FIATA WAREHOUSE RECEIPT FAR - / RU ORIGINAL	
Depositor			
Warehouse Keeper		Warehouse	
Identification of means of transport		Insurance <input type="checkbox"/> Covered <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Against fire <input type="checkbox"/> Against burglary/pilferage <input type="checkbox"/> Other risks covered (specify)..... Insurance amount	
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight
Received in apparent good order and condition Description of merchandise (contents):		<input type="checkbox"/> Stated by Depositor <input type="checkbox"/> Controlled by warehouse keeper	Gross weight <input type="checkbox"/> Stated by Depositor <input type="checkbox"/> Controlled by warehouse keeper
Warehousing is subject to standard business conditions; vide reverse As warehouse keepers we are liable to deliver the stored merchandise against presentation of this document only, and in case of cession of rights exclusively to the holder of this document being legitimated by an uninterrupted chain of transfers as outlined overleaf. We acknowledge that we can only lodge a complaint with the legitimated holder of this document if and when this refers to the validity of issue of said document and/or results therefrom. Our legal lien or right of retention will not be affected by this clause. In case of partial deliveries warehouse receipt must be submitted for entering outgoing stock.			
		Place and date of issue	
		Stamp and signature	

Text authorized by FIATA. COPYRIGHT FIATA/Zurich-Switzerland 2.82

Приложение Е

Интермодальное весовое свидетельство ФИАТА (FIATA Intermodal Weight Certification – SIC)

Name and address of certifying shipper		 FIATA SIC FAR - / RU Shippers Intermodal Weight Certification	
Marks and numbers		Number and kind of packages	Description of goods
Gross weight*			
			
Container or trailer number (if applicable) <input type="text"/>			
*packaging material (including ice), pallets and dunnage, if not included above _____			
Actual gross cargo weight _____			
<p>The undersigned shipper herewith certifies that the gross weight of the goods listed herein is true and correct and includes all applicable packaging material, pallets and dunnage.</p> <p>(For shipments to or from the USA see notes overleaf)</p>			
		Place and date of certification _____	
		Stamp and signature of certifying shipper _____	

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA / Zurich – Switzerland 10.97

Приложение Ж

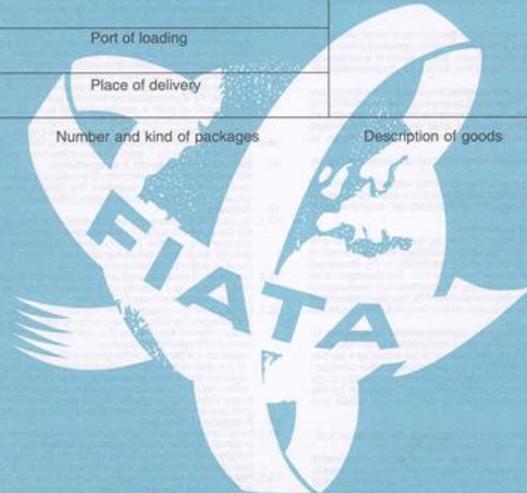
Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill – FWB)

Consignor Consigned to Notify address Place of receipt Vessel Port of loading Port of discharge Place of delivery	 FWB FAR - / RU NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL issued subject to UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481) 	
		
according to the declaration of the consignor		
Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 7.2.) <input type="checkbox"/> YES <input type="text"/> Final delivery date if agreed	Transfer of right of control to consignee (Clause 4.) <input type="checkbox"/> YES	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 8. and 9.) <input type="text"/>
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above.		
Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy		Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA / Zurich - Switzerland 10.97

Приложение 3

Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL)

Consignor		 FBL		FAR - /	RU
Consigned to order of		 NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING <small>issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).</small>			
Notify address					
Place of receipt					
Ocean vessel	Port of loading				
Port of discharge	Place of delivery				
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement	
					
according to the declaration of the consignor					
Declaration of Interest of the consignor In timely delivery (Clause 6.2.)			Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).		
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.					
Freight amount		Freight payable at		Place and date of issue	
Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy		Number of Original FBL's		Stamp and signature	
For delivery of goods please apply to:					

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Zürich-Switzerland 6.32