

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики государственного управления и финансов
Кафедра международной и управленческой экономики

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ С.Л. Улина
« ____ » _____ 2022 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.02 – Менеджмент
38.03.02.05 – Международный менеджмент

Совершенствование международных мультимодальных перевозок из КНР в
Россию (на примере ООО «БизнесТрансАзия»)

Руководитель _____ канд. экон. наук, доцент Д.Н. Суслов

Выпускник _____ А.Л. Хинхаева

Красноярск 2022

Продолжение титульного листа БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ по теме:
Совершенствование международных мультимодальных перевозок из КНР в
Россию (на примере ООО «БизнесТрансАзия»)

Нормоконтролер

Г.А. Федоткина

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Совершенствование международных мультимодальных перевозок из КНР в Россию (на примере ООО «БизнесТрансАзия»)» содержит 85 страниц текстового документа, 30 таблиц, 15 иллюстраций, 36 использованных источников.

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ИМПОРТ, ЭКСПОРТ, ЭКСПЕДИТОР, КОМПАНИЯ, ПЕРЕВОЗКИ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ.

Объект исследования – ООО «БизнесТрансАзия».

Цель исследования – совершенствование международных мультимодальных перевозок из КНР в Россию в компании «БизнесТрансАзия».

В процессе исследования было изучено состояние торгово-экономических отношений между Китаем и Россией, а также рассмотрена организация транспортно-экспедиторского обслуживания импортных перевозок компанией «БизнесТрансАзия».

В результате работы разработаны оптимальные маршруты международных мультимодальных перевозок для осуществления внешнеэкономической деятельности в условиях введения санкций. Результаты работы имеют практико-ориентированную направленность, так как внедрены в работу ООО «БизнесТрансАзия».

Основные конструктивные характеристики: работа состоит из трех глав, введения, заключения и списка использованных источников.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
1 Международные мультимодальные перевозки грузов	6
1.1 Транспортная экспедиция в международных мультимодальных перевозках.....	6
1.2 Правовое регулирование мультимодальных перевозок.....	13
1.3 Рынок международных и российских мультимодальных перевозок.....	18
2 Особенности международных мультимодальных перевозок грузов из КНР в Россию на примере ООО «БизнесТрансАзия»	45
2.1 Характеристика ООО «БизнесТрансАзия».....	45
2.2 Анализ деятельности ООО «БизнесТрансАзия».....	48
2.3 Организация мультимодальных перевозок ООО «БизнесТрансАзия».....	51
3 Совершенствование маршрута контейнерной перевозки из КНР в Россию ...	58
3.1 Анализ действующих маршрутов международной мультимодальной перевозки из КНР в Россию.....	58
3.2 Анализ альтернативных маршрутов доставки контейнера из КНР в Россию мультимодальным способом.....	65
3.3 Выбор оптимального маршрута международной мультимодальной перевозки.....	73
Заключение	77
Список использованных источников	79
Приложение А.....	83

ВВЕДЕНИЕ

Мультимодальные перевозки – это комплексный подход к использованию преимуществ различных видов транспорта. Именно благодаря комплексному подходу можно добиться сокращения транспортных расходов и времени в пути, а также улучшить качество обслуживания, что в свою очередь приносит непосредственную пользу как отдельным грузоотправителям, так и самим поставщикам услуг и, в конечном счете, способствует развитию национальной экономики.

Актуальность данной темы выражается в том, что после введения санкций Запада против РФ, основными внешнеторговыми партнерами нашей страны остаются страны Юго-Восточной Азии. Более того, китайские товары по соотношению цена/качество обладают достаточно высокой конкурентоспособностью. Так что эта тенденция, по всей вероятности, будет иметь долгосрочный характер.

Цель работы – совершенствование международных мультимодальных перевозок из КНР в Россию в компании «БизнесТрансАзия».

Для раскрытия выбранной темы необходимо решить следующие задачи:

- изучить теоретические основы международных мультимодальных перевозок;
- изучить процесс организации транспортировки товаров из Китая в контейнерах в мультимодальном сообщении на примере деятельности ООО «БизнесТрансАзия»;
- проанализировать маршруты контейнерного импорта товаров из Китая с применением мультимодальной системы транспортировки.

Объектом исследования является общество с ограниченной ответственностью «БизнесТрансАзия».

Предметом выступает организация международных мультимодальных перевозок, а именно – импорт товаров из Китая с применением различных маршрутов и видов транспорта.

Практическая значимость дипломной работы подтверждается внедрением разработанного маршрута международной мультимодальной перевозки в деятельность ООО «БизнесТрансАзия».

Информационной базой работы является внутренняя документация ООО «БизнесТрансАзия», а также статистические данные, находящиеся в открытом доступе.

В первой главе рассмотрена транспортная экспедиция в мультимодальных перевозках, правовое регулирование перевозок, а также рынок международных и российских мультимодальных перевозок.

Во второй главе проанализирована деятельность ООО «БизнесТрансАзия» на рынке международных мультимодальных перевозок.

В третьей главе описаны маршруты контейнерных перевозок из КНР в Россию.

Исследования основаны на методах анализа, синтеза и сравнения, также на методе анализа документооборота и дополнительной литературы.

1 Международные мультимодальные перевозки грузов

1.1 Транспортная экспедиция в международных мультимодальных перевозках

Международная логистика относится к потоку товаров между разными странами. Суть в том, чтобы реализовать оптимальное распределение глобальных ресурсов между разными странами на основе принципа разделения труда и сотрудничества и способствовать быстрому развитию региональной экономики. Общая цель международной логистики — доставка товаров в разные регионы с минимальными рисками и минимальными затратами. В связи с высокими требованиями к транспортировке международной логистики и большим расстоянием транспортировки необходимо выбрать соответствующие виды транспорта и маршруты транспортировки в процессе международной логистики, чтобы минимизировать логистические затраты, сократить время транспортировки груза и сократить расстояние транспортировки.

Одной из основных форм международных логистических перевозок являются международные мультимодальные перевозки. Такие перевозки имеют ряд очевидных характеристик, таких как «безопасность», «гибкость» и «удобство», которые позволяют эффективно интегрировать несколько видов транспорта. Это может повысить эффективность грузоперевозок и может эффективно повысить качество грузоперевозок. Он также может удовлетворить индивидуальные потребности различных клиентов в перевозке грузов, а также может обеспечить обслуживание от двери до двери, поэтому этот вид транспорта получил широкое внимание во всех сферах жизни. Стоит отметить, что международные мультимодальные перевозки в основном представляют собой контейнерные перевозки и являются важным компонентом международного торгового процесса.

Идея мультимодальной перевозки заключается в том, что товар доставляется от двери производителя до двери конечного пользователя с

использованием по крайней мере двух видов транспорта. Эта идея широко известна как обслуживание «от двери до двери». Стоит отметить, что именно контейнеризация в судоходной отрасли сделала перевозки широко распространенной практикой в современной транспортной сфере. Таким образом, мультимодальная система — это оптимизированный процесс размещения, перемещения и хранения ресурсов от точки происхождения, через различные виды экономической деятельности, до конечного потребителя. Стоит отметить, что именно контейнеризация в судоходной отрасли сделала перевозки широко распространенной практикой в современной транспортной сфере. Таким образом, мультимодальная система — это оптимизированный процесс размещения, перемещения и хранения ресурсов от точки происхождения, через различные виды экономической деятельности, до конечного потребителя.

В мультимодальных перевозках участвуют три ключевых игрока, а именно поставщики услуг, пользователи транспорта и правительство. Поставщики услуг, в том числе мультимодальные перевозчики, экспедиторы, операторы транспортных перевозок, банковские учреждения, страховые компании и т.д., предлагают рыночные операции в рамках национальной и международной торговой и транспортной практики. Пользователи транспорта, в том числе импортеры и экспортеры, пользуются преимуществами мультимодальных перевозок в своих международных торговых операциях. Правительство же разрабатывает и осуществляет национальные законы и постановления, касающиеся торговли и транспорта.

Стоит отметить, что создание бесперебойного и успешного механизма международных мультимодальных перевозок в значительной степени зависит от двух важных аспектов: во-первых, от хорошо функционирующего единого правового режима, регулирующего мультимодальные перевозки, а во-вторых, от эффективной работы различных операторов мультимодальных перевозок.

Обычно клиенты заключают «договор на мультимодальную перевозку с одним оператором на всем пути следования маршрута. Оператором может выступать экспедиторская фирма, действующая на всем протяжении маршрута

перевозки груза различными видами транспорта. Таким образом, работа оператора освобождает клиентов от необходимости поиска различных транспортных предприятий. К признакам мультимодальных перевозок можно отнести следующие:

- единый оператор перевозки на всей логистической цепи;
- единая ставка фрахта;
- единый транспортный документ;
- ответственность оператора за груз и исполнение заключенного договора.

К основным принципам функционирования мультимодальных перевозок относятся следующие:

- единообразный коммерческо-правовой режим;
- использование систем электронного документооборота;
- объединение логистических посредников;
- развитие инфраструктуры перевозок различными видами транспорта.

При осуществлении международных мультимодальных перевозок существенное значение принимают процедуры таможенного оформления грузов, так называемые «очистки» грузов, а также немаловажную роль занимают транспортное законодательство и коммерческо-правовые аспекты грузоперевозок в странах, по территории которых проложен маршрут следования. В международных мультимодальных перевозках предусматривается следующий принцип коммерческо-правового режима:

- унификация УДЕ физического распределения в части транспортировки;
- упрощение формальностей таможенного оформления;
- стандартизация грузовых и транспортных документов международного образца.» [9]

«В затраты на транспортировку входят не только транспортные тарифы за перевозку определенного объема груза, но и затраты, которые связаны с транспортно-экспедиционными операциями, погрузкой, разгрузкой, затариванием, перегрузкой, сортировкой и т.п., т.е. логистическими операциями физического распределения, сопровождающими транспортировку грузов. Как правило, транспортные затраты (наряду с временем доставки) являются основным критерием выбора вида транспорта и способа перевозки.» [10]

Современная цепочка поставок нуждается в эффективной транспортной системе, способной интегрировать все стороны цепочки поставок от склада грузоотправителя до склада грузополучателя под ответственность или контракт единого оператора. Для создания такой системы необходимы три типа изменений в трех компонентах международных мультимодальных перевозок, включающих морской транспорт. Поскольку мультимодальная транспортная система предполагает пересадку разными видами транспорта, обработка или перемещение грузов с одного вида транспорта на другой остается важнейшим вопросом обеспечения недорогостоящих, быстрых и надежных услуг.

Мультимодальность — это не только перемещение грузов более чем одним видом транспорта, но и обмен информацией, необходимый для обеспечения эффективности этих перемещений. В мультимодальной транспортной системе товары перемещаются так быстро, что иногда они прибывают до прибытия документов, и поэтому EDI (Electronic data interchange — электронный обмен данными) стал неотъемлемой частью системы. Благодаря усовершенствованию торговых процедур появилась возможность «отвязывать» документы от рассматриваемых товаров и передавать их на новые электронные носители за последние несколько десятилетий. В мультимодальной транспортной системе товары перемещаются так быстро, что иногда они прибывают до прибытия документов, и поэтому EDI (Electronic data interchange — электронный обмен данными) стал неотъемлемой частью системы. Благодаря усовершенствованию торговых процедур появилась возможность «отвязывать» документы от

рассматриваемых товаров и передавать их на новые электронные носители за последние несколько десятилетий. Из-за необходимости частых и многочисленных потоков информации международная торговля и транспорт требуют большого количества документов. Однако во всех видах торговли основная сделка одинакова:

- покупатель запрашивает ценовое предложение на товар (пригласительные торги);
- продавец указывает покупателю цену;
- покупатель размещает заказ на основе котировки;
- продавец или покупатель организует транспортировку товара;
- продавец поставляет покупателю товар;
- покупатель оплачивает товар.

Непрерывный поток информации стал таким же важным, как и физическое перемещение самого груза. Покупатель, продавец и перевозчик считаются основными сторонами в такой сделке. Но для завершения сделки необходим и другой ряд сторон, таких как банки, страховые компании, экспедиторы, операторы терминалов, администрация порта, таможня с обеих сторон и таможенные агенты, агент судов (при использовании международных судоходных линий) и так далее. Подсчитано, что «в каждой сделке участвует 20-27 сторон» и «торговая сделка включает 26-34 основных документа, из них 12-14 приходится на транспортные документы» или более 40% в среднем».

Обслуживание транспортной экспедиции подразумевает собой ответственность за доставку точно в срок и гарантию сохранности груза. Также «транспортно-экспедиционное обслуживание предоставляет комплекс услуг, освобождающих клиентов от нетипичных для них сбытовых или распределительных функций, которые связаны с реализацией продукции с использованием развивающихся технологий в логистике.» [1]

По данным ФИАТА, международные экспедиторские организации осуществляют около 80% объемов всего мирового грузооборота.

При этом транспортно-экспедиционное обслуживание нельзя отнести ни к одной из следующих сфер: производство, торговля или транспорт. ТЭО функционирует в форме самостоятельных юридических лиц и осуществляет функции, по транспортировке.

Преимуществами грузоперевозок, которые организованы операторами транспортных компаний являются следующие:

1. Финансовую, юридическую консультацию клиент получает от одного оператора, соответственно, ему не нужно взаимодействовать с другими звеньями логистического процесса.

2. В случае форс-мажорных ситуаций, потере груза, авариях и т.д. клиент может предъявить судебный иск единому оператору, независимо от того, как каком этапе перевозки произошел сбой.

3. Клиент может получить деньги за отправленный груз, не дожидаясь получения товара покупателем. Так как оператор предоставляет документ, который можно предъявить в банке как товарно-распорядительный.

4. У получателя есть возможность распоряжаться грузом в процессе доставки. Так, получатель может переадресовать груз.

5. При необходимости, клиент может получить всю необходимую информацию о статусе передвижения груза, так как оператор постоянно отслеживает движение груза по маршруту.

Далее представлено «определение понятия «экспедитор».

Итак, экспедитор (согласно мультимодальному транспортному коносаменту) – это оператор смешанной перевозки или договорный перевозчик, который выдает коносамент и принимает на себя ответственность за исполнение транспортного договора в качестве перевозчика» [7]

В некоторых случаях оператор оформляет товарно-транспортных документы и таможенные декларации со страховой документацией на всех этапах перемещения груза.

Получается, что «транспортная экспедиция осуществляет комплекс работ, которые выходят за пределы обязанностей обычного перевозчика, который

занимается только транспортировкой груза, и позволяет освободить транспортные компании от второстепенных задач, предоставляя им возможность сосредоточиться на эффективности качества и снижении стоимости перевозки.» [2]

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

В зависимости от рода деятельности транспортно-экспедиционные компании могут быть:

- посредниками, которые владеют транспортными средствами, контейнерами, перегрузочной техникой, складами, специальной техникой по обработке грузов;
- сортировочными центрами или накопительными терминалами;
- цехами, выпускающими тару и упаковку или осуществляющими полный комплекс услуг на всем пути товародвижения.

«Инкотермс—2020» разъясняют условия купли-продажи, права и обязанности продавца и покупателя. Они точно фиксируют переход риска от продавца к покупателю. Как правило, при заключении договора, стороны заранее обговаривают и согласуют базис поставки, по которому будет осуществляться данная перевозка.

Таблица 1 – Базисные условия поставки «Инкотермс—2020»

Группа	Обозначения	Условия поставки	Примечания
Группа E: отгрузка	EXW	С завода	
Группа F: основная перевозка не оплачена	FCA FAS FOB	Франко-перевозчик ¹ ФАС (свободно вдоль борта судна) ⁴	F — продавец обязан передать товар определенному перевозчику свободным от риска (Free on risk), за счет покупателя

Окончание таблицы 1

Группа	Обозначения	Условия поставки	Примечания
Группа С: основная перевозка оплачена	CFR CIF CPT CIP	Стоимость и фрахт ⁴ СиФ(стоимость, страхование и фрахт) ² Перевозка оплачена до ³ Перевозка и страхование оплачено до ³	С— продавец обязан нести определенные расходы и после наступления ключевого момента распределения риска и утраты или повреждения товара
Группа D: прибытие	DAP DDU DDP	Поставка на границе ¹ Поставка без оплаты пошлины ³ Поставка с оплатой пошлины ³	D — товар должен прибыть в согласованное место назначения (at a stated Destination)
¹ С указанием пункта. ² Наименование порта назначения. ³ С указанием пункта назначения. ⁴ Наименование порта отгрузки.			

«Важно отметить, что не все базисы применимы для всех видов транспорта. В мультимодальном сообщении используются базисы EXW, FOB, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP» [30].

Подводя итог, можно сказать, что транспортная экспедиция в перевозках в международном мультимодальном сообщении ориентирована на выбор подходящих видов транспортировки и схем маршрутов в процессе международной перевозки грузов для минимизации логистических затрат, сокращения времени транспортировки грузов, а также сокращения расстояния транспортировки.

1.2 Правовое регулирование мультимодальных перевозок

Возможность перевозки товаров более чем одним видом транспорта существует почти с того момента, как человек начал заниматься перевозкой товаров, а не только с момента появления контейнеризации. Однако контейнеризация, безусловно, стала катализатором мультимодальных перевозок в глобальном масштабе. Контейнеризация высветила тот факт, что ни одна из конвенций об одномодальных перевозках и документации не была

взаимосвязана, и поэтому стали очевидными большие правовые неопределенности.

К концу 1950-х взрывное увеличение использования интермодальных контейнеров начало революционизировать морские перевозки. На раннем этапе пользователи и поставщики этих услуг осознали, что применение различных документов и правил ответственности в отношении непрерывного перемещения товаров через международные границы, вероятно, будет препятствовать естественному развитию этого нового вида услуг.

К началу 1970-х годов появились концепция товарораспорядительного характера документа мультимодальной перевозки – «оборотного мультимодального коносамента» (Multimodal B/L), который бы использовался наряду с уже применявшейся необоротной накладной; концепция документа «комбинированной перевозки» (Combined transport – СТ); концепция организатора перевозки – «оператора», который несет полную ответственность за мультимодальную транспортировку, а также ответственность перед грузоотправителем за утрату или задержку в доставке груза получателю.

Данные концепции вместе с правилами упрощенного таможенного режима для транзитных грузов вошли в «Конвенцию ООН «О международных смешанных перевозках и формулярах документа СТ, используемых в практике перевозок» 1980г.» [16]. К сожалению, Конвенция не набрала необходимое число ратификаций стран-участниц, в том числе стран СНГ, поэтому не вступила в силу.

Некоторые организации пришли к разработке аналогичных транспортных документов для перевозки грузов в международном мультимодальном сообщении по причине невступления в силу данной Конвенции.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная Ассоциация Воздушного Транспорта (ИАТА), Балтийский и Международный Морской Совет (БИМКО) за последние 50 лет приняли различные формы транспортно-экспедиторских и транспортно-агентских документов, в том числе накладных и коносаментов, по которым на сегодняшний

день осуществляются международные перевозки грузов в мультимодальных сообщениях.

В России же Приказом Минтранса РФ от 11 февраля 2008 г. №23 был утвержден «Порядок оформления и формы экспедиторских документов» [3]. В Приказе подчеркнута, что утвержденные формы, а также порядок их заполнения предусматривают все особенности транспортировки груза всеми видами транспорта. Также постановление содержит следующие бланки: экспедиторское поручение, расписка и складская расписка.

На сегодняшний день «правила ЮНКТАД/МТП 1992 г. и 1995 г. Определяют международные правовые нормы мультимодальных перевозок.» [4] При этом стоит отметить, что обе редакции принципиально друг от друга не отличаются.

Согласно данным Правилам, документ, оформленный для осуществления перевозки в мультимодальном сообщении, должен содержать сведения о наименовании отправителя и получателя, о месте и дате получения груза, о периоде доставки, транспортные характеристики груза, внешнее состояние груза, сведения о платежах отправителя с указанием необходимых валют, сведения о маршруте и применяемых видах транспорта, а также о месте перевалки груза. Также в документ включается информация о том, каким является груз – оборотным или необоротным, сведения о количестве оригиналов и подпись оператора. Если иное не предусмотрено договором, оператор вправе выбрать оптимальный вид транспорта, а также маршрут перевозки самостоятельно и начать осуществление транспортировки без согласия отправителя.

Также в Правилах отражены сведения об ответственности оператора за убытки отправителя или получателя, сопоставимые с соответствующими нормами международных конвенций и правил перевозок на каждом виде транспорта. Так, если характер груза и его стоимость не заявлены грузоотправителем до отгрузки и не включены в коносамент, то пределы составляют 666,67 расчетной единицы за место или единицу отгрузки или две расчетные единицы за один килограмм веса

брутто по дуалистической системе, то есть в зависимости от того, какая именно величина больше. В случае, если при международной мультимодальной перевозке не задействован морской вид транспорта, то «предел ответственности увеличивается до 8,33 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, согласно действующей Конвенции CMR» [6]

В случае повреждения или утраты груза необходимо предоставить уведомление оператору при передаче груза получателю. При этом, если повреждения неявного характера, то срок уведомления должен составить не более 6 дней с момента их обнаружения. Также сроком давности предъявления исков являются 9 месяцев.

Так, требования к содержанию документов для перевозки грузов в мультимодальном сообщении, которые изложены в Правилах международной торговой палаты, отражают правовые взаимоотношения владельца коносамента только с единым оператором транспортировки.

Но действие Правил ограничено. Если, например, положения Правил будут противоречить положениям национальных доказательств или другим международным конвенциям, то в таком случае они будут недействительны.

На сегодняшний день при перевозке в международном мультимодальном сообщении используются следующие транспортные документы: «коносамент ФИАТА – FBL Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading голубого цвета»[12], «накладная БИМКО (БИМКО “Conbiconwaybill”)[13], «коносамент БИМКО (БИМКО “Multidoc 95” – Multimodal Transport Bill of Lading)[14], «накладная ФИАТА FWB Non Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill белого цвета с зеленой каймой» [15]

Также БИМКО выпустил коносаменты и накладные, являющиеся аналогами, и утвержденные документальной системой Европы. Благодаря данным аналогам операторы могут разделять ответственность за груз на разных участках мультимодальной перевозки.

Коносамент и накладная ФИАТА содержат на лицевой стороне код РФ, эмблемы ФИАТА и АРЭ. Оператор принимает на себя ответственность за груз и обязуется застраховать все риски, связанные с перевозкой, когда подписывает накладную и коносамент ФИАТА, а также документы БИМКО.

«Коносамент является транспортным документом экспедитора, выступающим в роли перевозчика или оператора мультимодальной перевозки при заключении договора с грузоотправителем. Иными словами, коносамент – это свидетельство исполнения сделки, и документ для получения платежей за товар.» [16]

На сегодняшний день из-за различий в особенностях видов транспорта нет единого законодательного документа, в котором бы четко была регламентирована деятельность перевозок в международном мультимодальном сообщении. Подобный документ трудно сформировать из-за различий в совместимости технологий всех видов транспортировки или из-за различий в технических характеристиках. При все этом для перевозок каждым отдельным видом транспорта уже существует своя законодательная база. И если начать вносить изменения в корневую законодательную систему, то последствия могут быть негативными. Именно поэтому при грузоперевозках в международном мультимодальном сообщении необходимо учитывать законы разных стран.

Стоит также отметить, что операторам необходимо знать все существующие документы по всем видам транспортировки по причине отсутствия единого документа для мультимодальных перевозок. Так, работа всех видов транспорта в России регламентирована «ГК РФ от 1996 г. (гл. 40 «Перевозка» и 41 «Транспортная экспедиция»)»[4], отдельными нормами УК РФ от 1996 г., Уголовно-процессуального кодекса в редакции 1995 г., Налогового кодекса и Кодекса об административных правонарушениях и нормы национального права по конкретным видам транспорта. Также существует Федеральный закон «О валютном регулировании и валютном контроле» 1994 г. о сдаче в аренду или продаже транспортного средства.

1.3 Рынок международных и российских мультимодальных перевозок

Контейнерные перевозки являются эффективным и современным видом транспорта. Это углубило развитие различных видов перевозок морским, железнодорожным и автомобильным транспортом через международные мультимодальные перевозки. Его появление также сделало возможным создание мультимодальных перевозок и осознает, что модернизация логистики для Китая очень важна. С момента своего появления контейнеры были значительно усовершенствованы благодаря своим преимуществам высокой эффективности, высокого коэффициента безопасности и небольшого воздействия на окружающую среду. Контейнеры Китая также вступили в период быстрого развития в 1990-х годах. В последующие десять лет уровень открытости экономики и торговли постоянно повышался, а пропускная способность контейнеров увеличивалась из года в год. По данным СМИ, 24 порта входят в первую сотню портов мира по контейнерообороту. Среди десяти крупнейших портов семь портов Китая. Остальные три порта также азиатские, такие как Сингапур, Пусан и Дубай.

В таблице 2 представлены относительные доли объемов обработки контейнеров в общемировом объеме по странам. Видно, что мировые темпы роста перевалки контейнеров в целом растут. Однако текущие темпы роста перевалки контейнеров в Китае остаются довольно умеренными, в то время как в Гонконге последние пару лет они были отрицательными. Можно сказать, что центр тяжести экономической экспансии действительно сместился в сторону Южной Азии, подобно Индонезии и Вьетнаму

Таблица 2 – Относительные доли объемов обработки контейнеров в общемировом объеме по странам, %

Страна	2019 год	2020 год	2021 год
США	9,8%	8,3%	7,0%
Канада	1,1%	0,9%	0,8%
Германия	3,5%	2,3%	2,8%
Нидерланды	2,4%	2,1%	1,8%

Окончание таблицы 2

Страна	2019 год	2020 год	2021 год
Бельгия	2,0%	2,0%	1,6%
Великобритания	2,1%	1,5%	1,5%
Швеция	0,3%	0,2%	0,2%
Дания	0,2%	0,1%	0,1%
КНР	17,2%	25,4%	28,3%
Гонконг	5,8%	4,3%	2,9%
Япония	4,4%	3,3%	2,9%
Южная Корея	3,9%	3,4%	3,7%
Тайвань	3,3%	2,4%	2,1%
Сингапур	5,9%	5,3%	4,6%
Индонезия	1,4%	1,5%	1,7%
Вьетнам	0,6%	1,1%	1,3%
Филиппины	0,9%	0,9%	1,0%
Индия	1,3%	1,7%	1,7%

До середины 1990-х годов большая часть контейнерных перевозок обрабатывалась в странах с развитой экономикой и регионах, как упоминалось выше, пока китайские порты не увеличили свою долю после 1995 года и особенно 2001 года (вступление Китая во Всемирную торговую организацию (ВТО)). В настоящее время общая доля Китая, включая Гонконг, составляет более 30%, в то время как в европейских портах наблюдалось снижение с 30% в 1975 г. до 12% в 2015 г. Хотя Гонконг увеличивал свою глобальную долю до середины 1990-х гг. через порты материкового Китая за счет развития контейнерных терминалов, превратившихся из центра обработки грузов в глобальный финансовый центр и центр создания добавленной стоимости.

В таблице 3 показаны межрегиональные и внутрирегиональные контейнерные перевозки в 2019 и 2020 гг. В 2000-х годах центр тяжести контейнерных перевозок сместился на внутрирегиональную деятельность в Азии в контексте растущей региональной интеграции, в результате чего сконцентрировалось более 25% глобальных контейнерных перевозок. В настоящее время влияние экономического роста на контейнерные перевозки усиливается и становится несбалансированным на маршрутах или имеет большое значение внутри Азии. Контейнеризация увеличила скорость

экономического роста в странах с развивающейся экономикой и увеличила несбалансированность грузоперевозок по маршрутам и регионам по всему миру.

Таблица 3 – Мировые контейнерные перевозки в 2019-2020 гг, тыс. TEU, %

2019 год			
Пункт отправления/назначения	Северная Америка	Европа	Восточная/Юго-Восточная Азия
Северная Америка	–	2,036 (5.7%)	3,338 (9.4%)
Европа	1,509 (4.2%)	–	2,296 (6.5%)
Восточная/Юго-Восточная Азия	5,938 (16.7%)	4,246 (12.0%)	5,873 (16.5%)
2020 год			
Пункт отправления/назначения	Северная Америка	Европа	Восточная/Юго-Восточная Азия
Северная Америка	482 (0.3%)	2,048 (1.3%)	7,252 (4.7%)
Европа	3,913 (2.6%)	6,928 (4.5%)	7,022 (4.6%)
Восточная/Юго-Восточная Азия	16,708 (10.9%)	15,049 (9.8%)	39,214 (25.6%)

Исходя из данных в таблице 3, можно сказать, что общий объем перевалки контейнеров в 2019 году составил 35 528 000 TEU, а в 2020 году – 153 270 049 TEU.

В настоящее время около 80% общего объема контейнерных перевозок на терминалах обрабатывается глобальными операторами, и эта доля с каждым годом только увеличивается. В таблице 4 представлена международная пропускная способность операторов терминалов.

Таблица 4 – Международная пропускная способность операторов терминалов в 2020 году

№	Оператор	Количество TEU, млн	Доля, %
1	China COSCO Shipping	85,5	12,2%
2	Hatchison Ports	79,1	11,3%
3	APM Terminals	71,4	10,2%
4	PSA International	67,3	9,6%
5	DP World	62,4	8,9%
6	Terminal Investment Limited (TIL)	37,7	5,4%
7	China Merchants Port Holdings	28,5	4,1%
8	CMA CGM	16,6	2,4%
9	Hanjin	14,0	2,0%
10	Eurogate	11,9	1,7%

Окончание таблицы 4

№	Оператор	Количество TEU, млн	Доля, %
11	SSA Marine / Carrix	10,6	1,5%
12	NYK	9,6	1,4%
13	Evergreen	9,4	1,3%
14	ICTSI	8,7	1,2%
15	OOCL	6,7	1,0%
16	China Shipping Terminal Development	6,4	0,9%
17	MOL	5,9	0,8%
18	Yildirim / Yilport	5,6	0,8%
19	Yang Ming	4,4	0,6%
20	Bollore	4,3	0,6%

В таблице 4 видно, что итоговая пропускная способность всех операторов терминалов в 2020 году составила 555,1 млн TEU. Поэтому деятельность контейнерных терминалов остается очень капиталоемкой отраслью. Большинство крупных мировых контейнерных терминалов эксплуатируются (государственными и частными) портовыми операторами и операторами терминалов, а не управляющими портами (центральными и местными органами власти), поскольку эксплуатация и управление контейнерным терминалом требуют огромных инвестиций и технологий управления, и получение прибыли за счет роста контейнерных перевозок.

Текущая мировая структура морских контейнерных потоков представлена на рисунке 1, где можно увидеть основные маршруты и распределение магистральных линий по всему миру. Региональная интеграция в Восточной Азии и основное связующее звено между Европой и Азией обуславливают концентрацию в этих частях мира, несмотря на значительную долю транстихоокеанской торговли, которая более несбалансированна из-за большой доли ящиков, возвращающихся пустыми из Северной Америки в Азию.

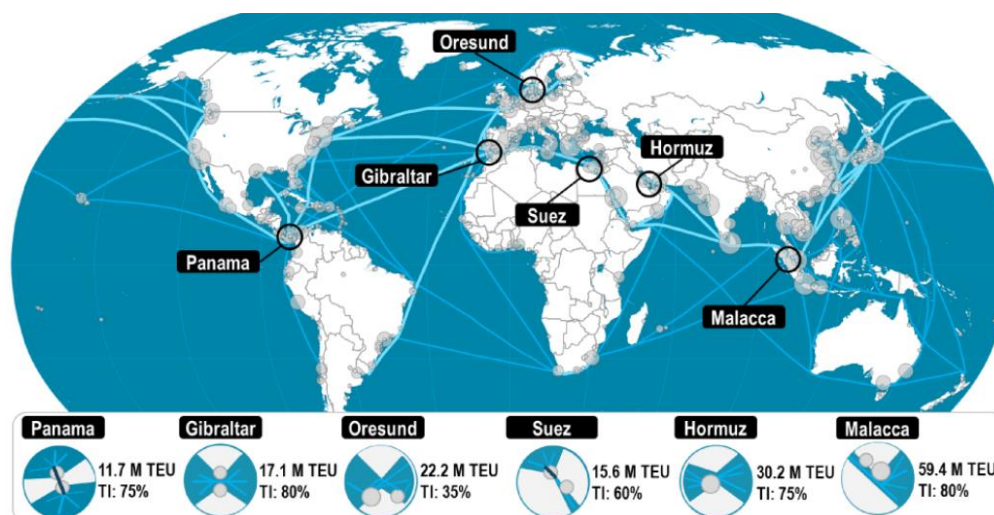


Рисунок 1 – Международные морские контейнерные потоки

Мировые морские контейнерные потоки в настоящее время перевозятся группой крупных компаний, часто в рамках альянсов, с растущей концентрацией, которая ускорилась после финансового кризиса 2008 года, который привел к серьезным потрясениям в судоходной отрасли вплоть до банкротства Nanjin Shipping в 2017 году. Другие компании приняли стратегию медленного движения, определяемую снижением скорости движения и увеличением размера судов, чтобы увеличить эффект масштаба, сэкономить топливо и деньги и в то же время отправить на слом свои старые или меньшие суда. Некоторые судоходные компании, чтобы избежать финансовых потерь, даже повторно включили благоприятные ветры для плавания в свои маршруты, чтобы сэкономить еще больше топлива и денег. Некоторые судоходные компании, чтобы избежать финансовых потерь, даже повторно включили благоприятные ветры для плавания в свои маршруты, чтобы сэкономить еще больше топлива и денег. Тем временем другие расходы пытаются взимать за счет усилий Китая по строительству кругосветного морского Шелкового пути, пытаясь обойти расходы Панамского канала посредством проекта нового Никарагуанского канала и обойти Суэцкий канал через железнодорожный наземный мост через Израиль, а также через Мьянму, чтобы избежать Малаккского пролива. Таким образом, структура мирового судоходства все еще меняется очень быстро, и предстоит еще много исследований, чтобы

предсказать, какими будут маршруты в будущем. В остальном арктический проход, будь то канадский или российский, еще не стал реальностью и является очень второстепенным приоритетом для контейнерных перевозок, учитывая все еще нерешенные геополитические, технические и финансовые вопросы. В таблице 5 представлены четыре основных союза в торговле между востоком и западом.

Таблица 5 – Четыре основных союза в торговле между востоком и западом

Альянс	Перевозчики	Страна	Доля рынка в торговле Азия-Северная Европа, %
G6	American President Line	Сингапур	24
	Hapag Lloyd	Германия	
	Hyundai Merchant Marine	Южная Корея	
	Mtsui OSK Line	Япония	
	NYK Line	Япония	
	Orient Overseas Container Line	Гонконг	
СКУНЕ	COSCO	Китай	24
	K Line	Япония	
	Yang Ming	Тайвань	
	Hanjin Shipping	Южная Корея	
	Evergreen	Тайвань	
2M	Maersk	Дания	31
	MSC	Швейцария	
Ocean Trade	CMA-CGM	Франция	21
	China shipping (CSCL)	Китай	
	UASC	Катар	

Далее рассмотрена ситуация, произошедшая в прошлом году на рынке морских перевозок, когда нехватка контейнеров, перегруженность портов и задержки привели к более высоким фрахтовым ставкам, сборам и надбавкам.

К концу 2020 г. и в начале 2021 г. нехватка контейнеров и заторы в портах, наряду с другими сбоями, привели к рекордным ставкам контейнерных перевозок, особенно на маршрутах из Китая в Европу и США. К концу 2020 г. и в начале 2021 г. нехватка контейнеров и заторы в портах, наряду с другими сбоями, привели к рекордным ставкам контейнерных перевозок, особенно на маршрутах из Китая в Европу и США. Это отражено в Шанхайском индексе контейнерных перевозок (SCFI), который охватывает грузы, отправляющиеся из

Шанхая, Китай. В июне 2020 года спотовая ставка SCFI на маршруте Шанхай-Европа составляла менее 1000\$ США за TEU, но к концу 2020 года достигла примерно 4000\$ США за TEU и оставалась стабильной в течение первого квартала 2021 года. К концу апреля, несмотря на 3 % увеличения пропускной способности, спотовая фрахтовая ставка SCFI на маршруте Шанхай-Европа выросла до 4 630\$ США за TEU и к концу июля достигла 7 395\$ США за TEU.

Ставки фрахта также выросли на торговом пути между Китаем и США, и, столкнувшись с задержками и более длительным временем ожидания, судоходные линии также добавили дополнительные сборы и надбавки. В последнем квартале 2020 года пропускная способность маршрута Шанхай — Западное побережье Северной Америки увеличилась на 5 процентов, а в первом квартале 2021 года — еще на 7 процентов. Тем не менее, спотовая ставка SCFI достигла примерно 4500 \$ за сорокафутовый эквивалент (FEU) в апреле 2021 года по сравнению с 1600\$ за FEU в апреле 2020 года и выросла до 5200\$ США за FEU в июле 2021 года. Аналогичная тенденция наблюдалась на маршрутах из Азии на Восточное побережье. За первые шесть месяцев 2021 года спотовые ставки SCFI на маршруте Шанхай — восточное побережье Северной Америки выросли более чем вдвое и к концу июля 2021 года достигли 10 067\$ за FEU. Кроме того, это не принимает во внимание надбавки, которые часто взимались с владельцев грузов, чтобы получить уверенность в том, что их ящики будут перемещены быстро.

Рост спотовых фрахтовых ставок также распространился на развивающиеся регионы, включая Южную Америку и Африку. На маршруте из Китая в Южную Америку (Сантос) ставка составляла 959\$ за TEU в июле 2020 года, но к концу июля 2021 года достигла 9720\$ за TEU. За тот же период ставки на маршруте из Шанхая в Западную Африку (Лагос) выросли с 2 672\$ США за TEU до 8 102\$ США за TEU. Также наблюдался всплеск ставок из Китая в арабский регион.

Таким образом, с конца 2020 года стоимость перевозок увеличилась отчасти из-за нехватки контейнеров. Контейнеры отправляются полными из

ориентированных на экспорт мест, особенно из Азии, и многие из них обычно возвращаются пустыми. По мере того, как Азия начала медленно восстанавливаться, в других странах оставались национальные блокировки и ограничения, поэтому страны-импортеры не могли возвращать контейнеры. Возникшая в результате нехватка пустых контейнеров усугублялась тем, что перевозчики ввели пустые перевозки, когда пустые контейнеры оставались позади и не могли быть перемещены. Эти препятствия привели к увеличению времени простоя контейнеров в портах и к тому, что пустые контейнеры не возвращались в систему, где они были больше всего нужны. Это привело к увеличению транспортных расходов, поскольку грузоотправители платили повышенные ставки за возврат контейнеров в дополнение к дополнительным сборам, возникающим из-за перегруженности портов и задержек, включая задержки с возвратом оборудования. Это привело к увеличению транспортных расходов, поскольку грузоотправители платили повышенные ставки за возврат контейнеров в дополнение к дополнительным сборам, возникающим из-за перегруженности портов и задержек, включая задержки с возвратом оборудования.

Из-за дефицита контейнеров и перегруженности портов грузоотправителям, экспедиторам и импортерам взимались все более высокие сборы за простой и задержку. В период с 2020 по 2021 год в 20 крупнейших портах мира средняя плата за демередж и задержку удвоилась, что эквивалентно 666\$ США за каждый контейнер.

Важная часть контейнерных перевозок осуществляется по конфиденциальным договорным ставкам, согласованным между грузоотправителями и судоходными линиями. На эти ставки влияют преобладающие рыночные условия, поэтому в 2021 году, когда спотовые ставки были высокими, контрактные ставки были соответственно высокими, и некоторые из них были быстро согласованы для заключения сделок. Судоходные линии, как правило, отдавали приоритет более крупным и авторитетным грузоотправителям, оставляя в стороне более мелких, которые часто не могли

пересмотреть условия. Со своей стороны, грузоотправители, стремящиеся застраховаться от будущих повышений и неопределенностей, все чаще стремились заключить многолетние контракты. В 2021 году многие грузоотправители подписали транстихоокеанские контракты на массовые перевозки по цене от 2000 до 3000 долларов за FEU, что намного выше, чем предыдущие ставки на тех же маршрутах. Далее в таблице 6 приведены договорные фрахтовые ставки, которые включают все надбавки.

Таблица 6 – Международные контрактные фрахтовые ставки в 2019–2021гг. за 40-футовый контейнер, долл.

Регион отправления	Регион назначения	Средняя ставка	2019	2020	2021
Азия	Африка	1 946	1 800	1 927	2 112
	Азия	768	737	747	821
	Европа	1 848	1 782	1 847	1 916
	Северная Америка	2 580	2 426	2 603	2 711
	Океания	1 803	1 770	1 790	1 850
Европа	Африка	1 701	1 595	1 650	1 858
	Азия	947	967	870	1 004
	Европа	887	804	881	976
	Северная Америка	1 838	1 518	1 742	2 256
	Океания	2 002	1 996	1 933	2 077
Северная Америка	Африка	2 994	2 890	3 112	2 981
	Азия	1 129	1 009	1 111	1 269
	Европа	1 097	858	1 109	1 323
	Северная Америка	1 516	1 534	1 429	1 584

Исходя из данных о повышенных ставках на морские перевозки, можно сделать следующий вывод. Контейнерные перевозки предлагают эффективные услуги по доставке широкого спектра потребительских и промышленных товаров, включая мясо, напитки, текстиль и компьютеры, и к 2020 году на них приходилось 17 процентов от общего объема морских перевозок. Таким образом, рост ставок на контейнерные перевозки приведет к увеличению производственных затрат, которые могут отразиться на потребительских ценах. Таким образом, рост ставок на контейнерные перевозки приведет к увеличению производственных затрат, которые могут отразиться на потребительских ценах. Это может замедлить национальную экономику, особенно в структурно слабых

странах, таких как малые островные развивающиеся государства (СИДС), наименее развитые страны (НРС) и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), модели потребления и производства которых сильно зависят от торговли. В 2019 году для НРС и РСНВМ импорт товаров составил 24 процента ВВП, а для малых островных развивающихся государств — 58 процентов по сравнению со среднемировым показателем в 21 процент.

Более высокие уровни фрахта также угрожают подорвать восстановление мирового производства. В краткосрочной и среднесрочной перспективе 10-процентное увеличение ставок на контейнерные перевозки может привести к кумулятивному сокращению промышленного производства.

В более долгосрочной перспективе на стоимость морского транспорта также влияют структурные факторы, включая качество портовой инфраструктуры, условия для упрощения процедур торговли и транспортную связность. Существует потенциал для значительных улучшений, которые могли бы сократить расходы на морские перевозки. Существует потенциал для значительных улучшений, которые могли бы сократить расходы на морские перевозки.

С начала XXI века развитие рынка международных контейнерных перевозок значительно продвинулось вперед. На основе анализа развития контейнерных перевозок в международных мультимодальных перевозках можно сравнить текущее состояние морских и железнодорожных мультимодальных перевозок Китая и оценить разрыв между Китаем и зарубежными странами в развитии контейнерных перевозок.

Международные контейнерные перевозки Китая начались в 1970-х годах. В 1997 году китайское правительство обнародовало «Правила управления международными контейнерными мультимодальными перевозками», что свидетельствует о том, что китайские контейнерные мультимодальные перевозки вступили в период всестороннего развития. По состоянию на конец 2021 года контейнерооборот Китая превысил 250 млн TEU, а Китай имеет 7 из 10 крупнейших портов мира. После 50 лет развития международные

мультимодальные перевозки Китая добились ряда достижений, особенно уровень инфраструктуры был значительно улучшен, а стандартизация строительства соответствует международным стандартам.

Индустрия мультимодальных перевозок Китая находится на стадии развития, и ее характеристики в основном отражаются в следующих аспектах:

Таблица 7 – Доля объема грузов и тонно-километров железнодорожного, автомобильного и морского/водного транспорта с 1995 по 2021 год

Год	Отношение объема груза/%			Коэффициент грузооборота/%			Среднее расстояние перевозки/км		
	ЖД	Авто	Море	ЖД	Авто	Море	ЖД	Авто	Море
1995	13,44	77,1	8,03	54,44	19,59	23,42	786,2	49,93	573,21
2000	13,14	77,77	7,44	50,54	22,5	24,45	771,11	59	669,86
2005	14,46	73,99	9,43	49,7	20,84	26,66	769,64	64,79	649,93
2010	11,24	76,89	10,08	28,84	45,27	23,4	758,89	177,94	698,94
2015	8,05	75,52	14,72	13,41	32,67	51,49	707,39	183,98	1487,7
2021	7,7	76,75	13,89	13,75	34	49,69	730,68	181,28	1463,2

В таблице 7 показаны изменения в объеме грузов и грузообороте трех видов транспорта железных дорог, автомобильных дорог и водных путей в Китае с 1995 по 2021 год, которые составили долю национального комплексного рынка перевозок. Можно увидеть, что объем железнодорожных перевозок и грузооборот постоянно снижались. Объемы автомобильных и водных перевозок и грузооборот увеличились в разной степени. При этом железнодорожный грузооборот в Китае составляет всего 13,75% от совокупного рынка перевозок, а автомобильные перевозки достигают 34,00%, водный транспорт достиг 49,69%. Это резко контрастирует с долей 33,23% железнодорожного грузооборота США в интегрированном рынке перевозок (39,01% на автомобильном транспорте и 9,34% на водном транспорте). Можно сказать, что железные дороги в комплексной транспортной системе Китая используются не полностью. При этом железнодорожный грузооборот в Китае составляет всего 13,75% от совокупного рынка перевозок, а автомобильные перевозки достигают 34,00%, водный транспорт достиг 49,69%. Это резко контрастирует с долей 33,23% железнодорожного грузооборота США в интегрированном рынке перевозок

(39,01 % на автомобильном транспорте и 9,34% на водном транспорте). Можно сказать, что железные дороги в комплексной транспортной системе Китая используются не полностью.

В соответствии с комбинацией различных видов транспорта мультимодальные перевозки можно разделить на различные виды транспорта, такие как железнодорожные перевозки, смешанные морские железнодорожные перевозки и совместные автомобильные и морские перевозки. Судя по реальной работе Китая, автомобильно-морской транспорт по-прежнему остается основным видом транспорта для мультимодальных перевозок в Китае. Ограниченные системой управления железными дорогами и пропускной способностью, мультимодальные формы, связанные с железными дорогами Китая, демонстрируют признаки сокращения. Особенно трудно использовать огромный потенциал мультимодальных перевозок между морем и железной дорогой. Он может полагаться только на автомагистрали для перевозки большого количества контейнеров из порта во внутренние районы. Эффективность неудовлетворительная. Доля железнодорожно-морских мультимодальных перевозок в развитых странах составляет от 20% до 40% контейнерооборота портов, в то время как в 2007 году этот показатель составлял лишь около 1,5% в Китае. Железнодорожный транспорт играет важную роль в сухопутном порту, но он также подчиняется системе управления железнодорожными контейнерными перевозками. Некоторые другие мультимодальные виды транспорта (такие как воздушный и железнодорожный транспорт, воздушный и водный транспорт) также достигли определенного развития в последние годы, но общий масштаб невелик.

В международных мультимодальных перевозках Land Bridge Service является особым видом перевозки. При наземно-мостовых перевозках применяют специализированные контейнерные поезда или грузовики для использования трансконтинентальных железных дорог или автомагистралей в качестве промежуточных «мостов», соединяющих маршруты контейнерных перевозок на обоих концах континента с выделенными поездами или

грузовиками. Китай имеет естественное преимущество в осуществлении перевозок по Континентальному мосту. Три транспортные линии Континентального моста связаны с Россией, Монголией и европейскими странами через три континентальных автомобильных порта Маньчжурия, Эрляньхот и Алашанькоу соответственно. Объем перевозок поддерживается на уровне около 10 000 TEU в год. Сокращение расстояния транспортировки и ускорение скорости транспортировки не только сокращают время транспортировки, но и экономят транспортные расходы на 20%~30%. Огромное преимущество значительно увеличивает пропускную способность наземных портов Китая. Однако из-за необходимости наземного моста перевозки, подлежащие прохождению через таможенную в нескольких странах, и несоответствие между европейскими и азиатскими стандартами железных дорог, преимущества сухопутных мостовых перевозок были сильно ослаблены.

После экономической реформы и открытости состояние транспортной инфраструктуры Китая значительно улучшилось, стандарт оборудования был интернационализирован, а конвергенция оборудования значительно ослабила эффект затрудненного развития мультимодальных перевозок. После экономической реформы и открытости состояние транспортной инфраструктуры Китая значительно улучшилось, стандарт оборудования был интернационализирован, а конвергенция оборудования значительно ослабила эффект затрудненного развития мультимодальных перевозок. Железнодорожная сеть Китая «три горизонтальных и четыре вертикальных» начала играть важную роль, а между тем в конце 2007 года была завершена национальная магистральная магистраль «пять вертикальных и семь горизонтальных». Порт оснащен современным механическими средствами, повышающими эффективность погрузки и разгрузки. 1-тонные, 5-тонные и 10-тонные контейнеры были исключены и заменены доступными во всем мире стандартными 20-дюймовыми и 40-дюймовыми контейнерами. В то же время некоторые новые технологии перевалки и информационные технологии также начали применяться к

интермодальным операциям, таким как двухъярусные контейнерные поезда, контрейлерные прицепы и электронное таможенное оформление.

Что касается проблемы развития международных мультимодальных перевозок Китая, международные контейнерные перевозки вступили в эру мультимодальных перевозок, но контейнерные мультимодальные перевозки в Китае по-прежнему используют сегментированный вид транспорта. Что касается проблемы развития международных мультимодальных перевозок Китая, международные контейнерные перевозки вступили в эру мультимодальных перевозок, но контейнерные мультимодальные перевозки в Китае по-прежнему используют сегментированный вид транспорта. Поэтому международные мультимодальные перевозки все еще находятся в зачаточном состоянии. Существует множество причин, сдерживающих развитие международных мультимодальных перевозок Китая. Далее приведен простой анализ.

Сбой системы управления напрямую влияет на эффективность международных мультимодальных перевозок. Мультимодальные перевозки предполагают соединение и интеграцию различных видов транспорта. Только проектируя систему управления в целом, можно реализовать преимущества мультимодальных перевозок. Однако, текущая система управления Китая по-прежнему реализует блочную модель управления, и между департаментами отсутствует координация и сотрудничество. Недостаточно координации между инфраструктурами. Разумного разделения труда на различных видах транспорта в эксплуатации нет, и существует слепая конкуренция в аналогичных источниках снабжения. Информационные ресурсы не могут быть разделены, что напрямую приводит к сложному мультимодальному транспортному процессу, сложным процедурам и низкой эффективности. Что касается железнодорожной системы, то, например, отправка 20-футовых контейнеров по грузовой накладной составляет 39 штук. По мультимодальным документам их 44, в том числе более 22 транзитных коробочных документов. Получается, что стандарт налоговой ставки, установленный налоговым управлением, не соответствует реальности мультимодальных перевозок, искусственно разделяя единую ставку

мультимодальных перевозок на отдельные ставки, а отсутствие управления мультимодальными перевозками приводит к необходимости эффективного разрешения этой ситуации.

Еще одной проблемой является недостаточная пропускная способность железных дорог, которая приводит к ограничению развития мультимодальных перевозок между морем и железной дорогой. Нехватка железнодорожных мощностей серьезно тормозит развитие комбинированных морских и железнодорожных перевозок. Благодаря постоянному совершенствованию социалистической рыночной экономической системы Китая плановая система управления железнодорожной администрацией и правительством не в состоянии удовлетворить требования быстрого реагирования мультимодальных перевозок. Взяв в качестве примера транспортировку по континентальному мосту, железнодорожный департамент предусматривает, что поезд не может стоять на стоянке более 24 часов. Благодаря постоянному совершенствованию социалистической рыночной экономической системы Китая плановая система управления железнодорожной администрацией и правительством не в состоянии удовлетворить требования быстрого реагирования мультимодальных перевозок. Взяв в качестве примера транспортировку по континентальному мосту, железнодорожный департамент предусматривает, что поезд не может стоять на стоянке более 24 часов. В то же время таможня требует от международного мультимодального транспортного предприятия предоставить номер вагона грузового поезда для декларирования, а номер вагона можно получить только после погрузки груза в поезд. При этом оператор мультимодальной перевозки может получить номер вагона только для декларирования товара после погрузки, но время таможенного оформления обычно превышает 24 часа, и погрузочный вагон должен быть выдан в указанные сроки, в противном случае он будет обвинен в контрабанде. Видно, что отсутствие координации между функциональными отделами вызывает большие трудности для фактической работы мультимодальных предприятий.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что хотя в Китае действуют десятки тысяч экспедиторских предприятий, там недостаточно предприятий, способных взять на себя ответственность операторов международных мультимодальных перевозок. После открытия грузовой отрасли Китая в 1994 году из-за отсутствия необходимого механизма проверки квалификации многие предприятия с низким уровнем кредитоспособности начали заниматься транспортно-экспедиторским бизнесом, что привело к нынешнему рынку смешанных грузов в Китае, сложилась ситуация, при которой китайский рынок разделен между секторами фрагментарно, и отсутствует конкурентоспособность за рубежом. В настоящее время масштаб интермодальных транспортных предприятий Китая, как правило, невелик, а режим работы, как правило, заключается в доставке товаров на мощное международное мультимодальное предприятие после того, как товары собраны. Эта модель многоуровневого агента и множественного субподряда неизбежно увеличивает информационную асимметрию между основными агентами, что в свою очередь неизбежно увеличивает препятствия и риски в процессе мультимодальных перевозок. В настоящее время масштаб интермодальных транспортных предприятий Китая, как правило, невелик, а режим работы, как правило, заключается в доставке товаров на мощное международное мультимодальное предприятие после того, как товары собраны. Эта модель многоуровневого агента и множественного субподряда неизбежно увеличивает информационную асимметрию между основными агентами, что в свою очередь неизбежно увеличивает препятствия и риски в процессе мультимодальных перевозок.

Лидерами по грузообороту по среди морских портов Китая являются порты Шанхай, Нинбо и Циндао. Далее на рисунке 2 представлена динамика грузооборота крупнейших китайских портов за последние несколько лет.

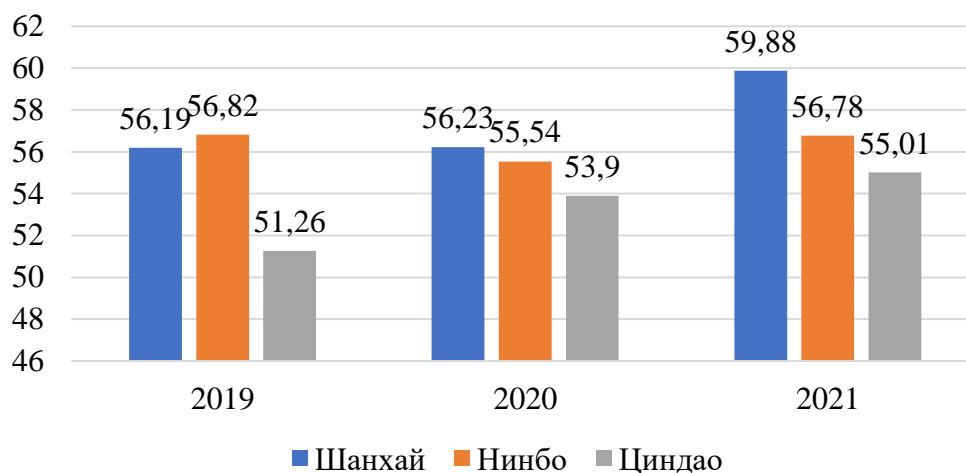


Рисунок 2 – Динамика грузооборота крупнейших китайских портов за 2019–2021 гг, млн тонн TEU [23]

В настоящее время мультимодальные перевозки между морем и железной дорогой большинства основных портов Китая быстро развиваются и достигли больших успехов. Скорость строительства прибрежных портов, таких как порт Шанхая, порт Нинбо Чжоушань и порт Гуанчжоу, была ускорена. С 2012 по 2021 год пропускная способность морских и железнодорожных контейнерных перевозок в порту Чжоушань продолжала неуклонно расти, как показано на рисунке 3.

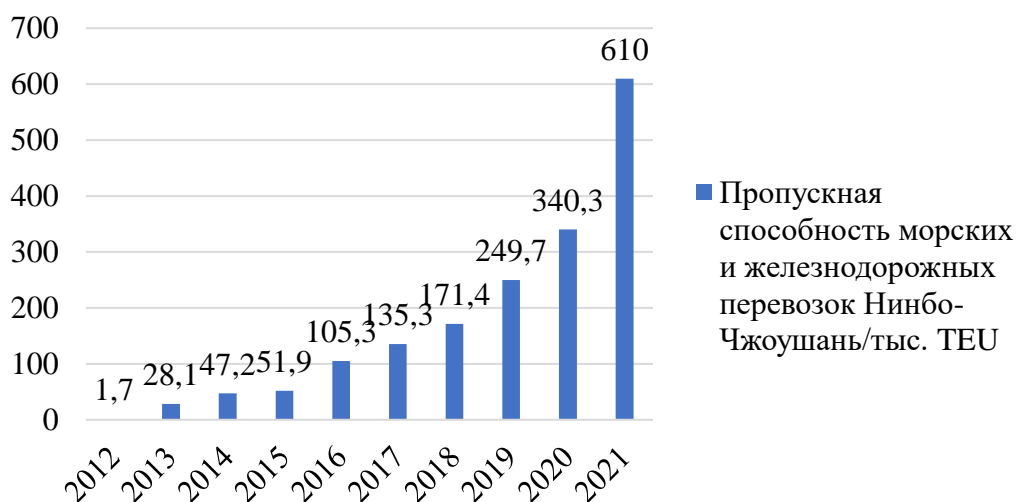


Рисунок 3 – Пропускная способность порта Нинбо-Чжоушань за 2012–2021 гг. [23]

Согласно статистическому отчету портов Китая, как показано на рисунке 3: с 2012 по 2021 год пропускная способность порта быстро увеличивалась. Видно, что потребность в перевозках контейнеров в Китае растет.

В то же время на рисунке 4 отражена динамика объема контейнерных перевозок Китая.

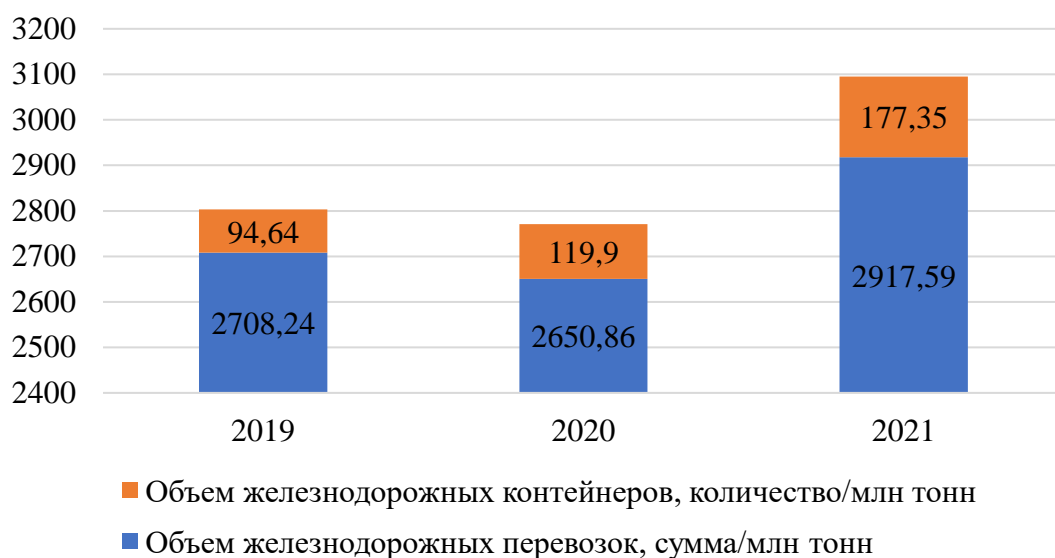


Рисунок 4 – Объем железнодорожных грузов и контейнеров

В таблице 8, доля объема контейнерных перевозок Китая в общем объеме грузов также увеличивается из года в год. С 2019 по 2021 год доля увеличилась с 3,49% до 6,08%.

Таблица 8 – Объем железнодорожных грузов и контейнеров и его доля

Год	Количество, млн тонн		Доля объема контейнера, %
	Объем ж/д перевозок, сумма/млн тонн	Объем ж/д контейнеров, кол-во/млн тонн	
2019	2708,24	94,64	3,49
2020	2650,86	119,9	4,52
2021	2917,59	177,35	6,08

На российском рынке международных мультимодальных перевозок контейнерные перевозки – один из наиболее развивающихся сегментов перевозок грузов. В 2020 году данное направление выросло на 16% по маршруту

Китай – Европа – Китай. При этом основная часть пришлась на транзитные перевозки через Россию по железной дороге в связи с ограничениями авиаперевозок между странами, сокращением морских перевозок через Суэцкий канал и удорожанием их стоимости. Это заставило грузоотправителей искать альтернативные маршруты, одними из которых стали железнодорожные перевозки. Грузоотправители обновили схемы маршрутов, используя Транссибирское судоходство.

Так, «в 2015 году объем контейнерных перевозок по российским железным дорогам не превышал 3 млн TEU, а уже в 2021-м достиг 6,5 млн. За 10 месяцев этого года по сети российских железных дорог перевезено 5,4 млн TEU. При этом перевозка контейнеров во внутреннем сообщении увеличилась на 6,4%, до 2,04 млн TEU. Экспортные перевозки выросли на 8,2%, до 1,3 млн TEU, импортные – на 13,8%, до 1,15 млн TEU. Но самый существенный рост показал транзит – в 1,4 раза, до 889 тыс. TEU» [17]

Анализ статистики РЖД по экспортным железнодорожным контейнерным перевозкам из России в Китай, показывает, что за последние семь лет такие перевозки увеличились в 2,5 раза, с 69 000 TEU в 2013 г. до 171 000 TEU в 2020 г. Только 10–20% этого контейнерного потока (21 000 TEU в 2020 г.) фактически пересекает границу с Китаем, а это означает, что основная часть железнодорожных контейнерных перевозок в Китай проходит через морские порты. Практически весь железнодорожный контейнерный поток, пересекающий сухопутную границу с Китаем, проходит через Забайкальск (80–100%, снижается) и Гродеково (его доля увеличилась до 18%). На рисунке 5 представлена динамика экспортных железнодорожных контейнерных перевозок из России в Китай.

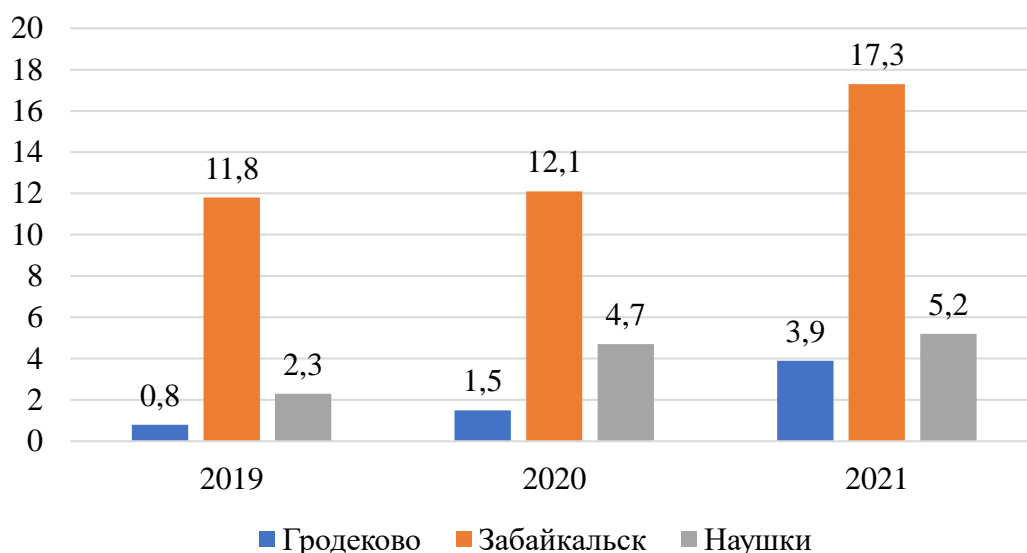


Рисунок 5 – Динамика экспортных железнодорожных контейнерных перевозок из России в Китай в разрезе пунктов пропуска, 2019–2021 гг., тыс. TEU

Согласно российской внешнеторговой статистике, только около 1% железнодорожного экспорта России в Китай доставляется в контейнерах (150–200 000 тонн в год, нетто). Статистика РЖД, в которой мультимодальные грузы в Китай представлены в составе экспорта по железной дороге (железнодорожный/морской или железнодорожный/автомобильный) с учетом веса контейнеров, указывает на более высокую долю контейнерных грузов на уровне 2–4% (в 2016 г.). На остальных пунктах пропуска, в том числе на границе Китая и Казахстана, грузопоток в настоящее время практически нулевой.

Что же касается товарной структуры этого грузопотока, то в 2019–2020 годах он почти полностью (93–99%) состоял из «Прочих грузов», согласно классификации грузов, используемой в статистической отчетности ОАО «РЖД». Однако в 2020 году «Прочие грузы» составляли только половину от общего объема грузоперевозок, а остальную часть составляли «Лесные грузы».

В плане краткосрочного и среднесрочного расширения экспортных железнодорожных контейнерных перевозок из России в Китай наиболее перспективной является позиция товарной группы 84 ТН ВЭД «Продукция машиностроения», которая отнесена ОАО «РЖД» к категории «Прочие грузы». В настоящее время объем экспорта как в абсолютном, так и в относительном

выражении незначителен, но вполне может увеличиться по мере активизации производственной кооперации российских и китайских машиностроителей.

Согласно статистике внешней торговли России, объем железнодорожного импорта России из Китая составляет около 2 млн тонн в год. Примерно четверть железнодорожных грузопотоков из Китая в Россию приходится на продукцию машиностроения (0,4–0,6 млн т в год), при этом на долю металлопродукции и готовых строительных материалов приходится по 15–20%, а также готовой химической продукции, топливно-минерально-химической продукции. Сырье по 10% каждое. Статистические показатели ОАО «РЖД» по импортным железнодорожным грузовым перевозкам из Китая в Россию примерно в два раза выше, так как включают мультимодальные перевозки с участием железнодорожного транспорта и тарного веса.

По статистике РЖД, импортные железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в Россию на протяжении последних нескольких лет составляют 200–250 000 TEU в год.[37]

Только около 1/4 всего импортного контейнеропотока (55 000 TEU в 2020 г.) проходит через пункты пропуска на границе с Китаем. Почти все импортные железнодорожные контейнерные перевозки из Китая пересекают сухопутную границу с Китаем в Забайкальске (90–98%). Грузовые перевозки через другие пункты пропуска в настоящее время минимальны. В товарной структуре «Прочие грузы», по классификации РЖД составляют 95% от общего объема грузоперевозок, небольшая доля – около 1000 TEU в год приходится на «Минеральные и строительные грузы». На рисунке 6 представлена динамика импортных железнодорожных контейнерных перевозок из Китая в Россию.

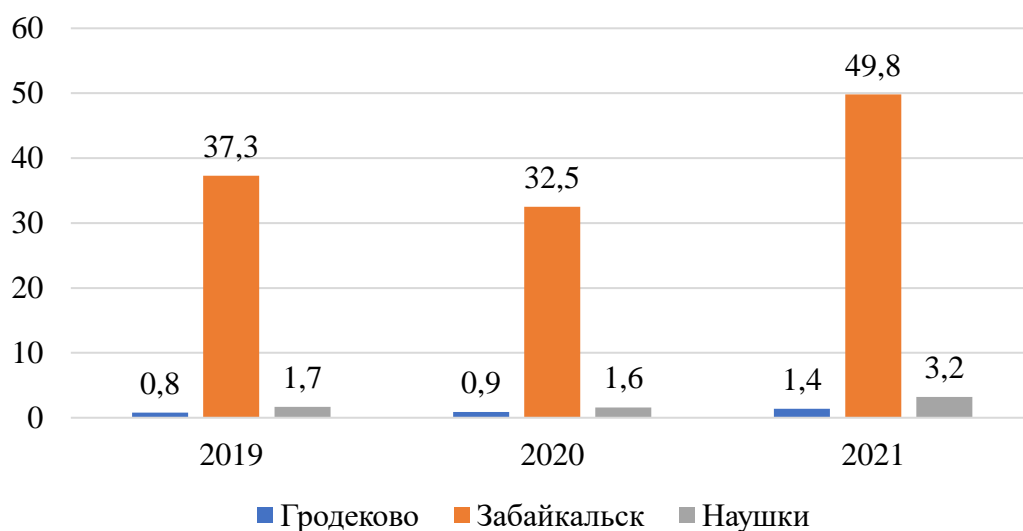


Рисунок 6 – Динамика импортных железнодорожных контейнерных перевозок из Китая в Россию в разбивке по пунктам пропуска, 2019–2021 гг., тыс. TEU [29]

Вполне возможно, что растущая доля контейнерных грузов в структуре железнодорожного импорта из Китая в Россию, которая, по статистике РЖД, за последние несколько лет достигла 60%, будет увеличиваться еще больше. Например, за счет 100% грузов, ввозимых Германией из Китая, которые доставляются в контейнерах, особенно это касается «Других грузов», почти все из которых можно перевозить в контейнерах. Относительно небольшие импортные железнодорожные контейнерные перевозки из Китая, значительно сократившиеся в 2019–2020 гг., могут демонстрировать многократный рост в среднесрочной перспективе.

Перевозки морским видом транспорта в России также развиваются. Далее на рисунке 7 приведена динамика объемов грузооборота крупнейших российских портов за последние несколько лет.

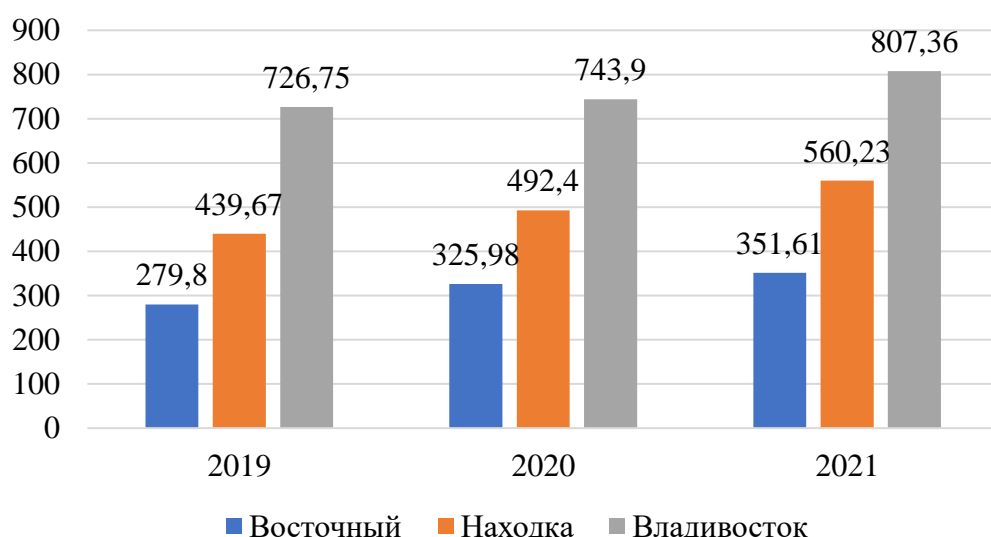


Рисунок 7 – Динамика объемов грузооборота российских портов за 2019–2021 гг, тыс. тонн TEU

Таким образом, можно сделать вывод о том, что порты Дальнего Востока обслуживают большую часть морских грузоперевозок, которые осуществляются в России.

Стоит отметить, что несмотря на резкий рост контейнерооборота из-за удовлетворительных цен на транспортировку из стран Юго-Восточной Азии, инфраструктура терминалов, существующая на сегодняшний день, не в состоянии справиться с увеличенным потоком движения грузов. Обработка входящего повышенного объема, к сожалению, негативно влияет на сроки транспортировки из-за устаревшей инфраструктуры. Именно поэтому в портах Дальнего Востока бывают ситуации нехватки места, когда совершенно некуда разгружать прибывающие судна с контейнерами.

Сроки поставки могут увеличиваться от пары недель до нескольких месяцев из-за того, что на морских линиях вводятся дополнительные порты перевалки во избежание долгого простоя морских судов.

Так, в первом полугодии 2021 года контейнерооборот российских портов увеличился на 7% по сравнению с аналогичным периодом 2020 года, при этом контейнерооборот Дальневосточного бассейна вырос на 12%. Стоит отметить, что на Дальнем Востоке рост контейнерооборота зависит от выгодной стоимости перевозок из стран Юго-Восточной Азии, в отличие от альтернативных

маршрутов. Так, можно столкнуться с разницей в цене почти в 40%. Именно это мотивирует грузоотправителей производить перевалку груза на Дальнем Востоке.

Что касается развития транспортной инфраструктуры России, то планируется, что к 2024 году объем железнодорожных транзитных контейнерных перевозок может удвоиться по сравнению с результатом, достигнутым в 2020 году, и превысить 1,6 млн TEU, исходя из плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры.

Что касается развития транспортной инфраструктуры России, то планируется, что к 2024 году объем железнодорожных транзитных контейнерных перевозок может удвоиться по сравнению с результатом, достигнутым в 2020 году, и превысить 1,6 млн TEU, исходя из плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры.

Также к 2030 году планируется запустить Северный морской путь с круглогодичным движением. Но для осуществления этого плана необходимо увеличить контейнерный парк и консолидировать грузы, создать арктический флот для движения в восточном направлении, а также построить порты и склады в восточной и западной точках маршрута. В случае решения этих задач будет обеспечена бесперебойная доставка грузов из Азии и обратно.

Стоит отметить, что на сегодняшний день проводится модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей с развитием пропускной и провозной способности, обновлением железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна и на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

В случае реализации этих планов возможно создание принципиально новой системы доставки грузов для всей Евразии, при которой время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы РФ может сократиться до 7 дней.

Приоритетными задачами для российского рынка мультимодальных перевозок является обеспечение надёжной и предсказуемой доставки по

железной дороге, введение прогнозируемого расписания аналогично морским маршрутам, а также цифровые решения для выбора оптимального маршрута и расчёта стоимости перевозки.

Для оценки развития рынка международных мультимодальных перевозок, можно оценить изменение пропорций товарооборота России с другими странами. Так, в 2012 году, когда внешнеторговое сотрудничество с Евросоюзом было на пике, доля во внешнеторговом обороте России и Евросоюза доходила до 52–54%. Но из-за санкций товарооборот упал до 35%. При этом вырос товарооборот с Юго-Восточной Азией и Китаем. Доля Китая составляет 17% во внешнеторговом обороте России. Можно сказать, что на сегодняшний день Дальний Восток — это все более и более востребованное направление торговли, отечественного развития.

Мультимодальные способы перевозки — это та перспектива для России, которая в ближайшее время будет только расти и развиваться. На данный момент товары из Китая, Японии, стран Юго-Восточной Азии доставляются морем во Владивосток, в Находку, крупнейшие порты Дальнего Востока, там товары переключаются на железную дорогу и доставляются либо в центральную Россию, где живет большее количество населения и экономически там востребованы эти товары, либо это так называемый сквозной транзит в Европу, который тоже сегодня очень востребован.

«По территории РФ проходит много транспортных коридоров для гарантированной транспортировки с востока на запад. Их основа – система железных дорог. Сейчас развитие этих коридоров поддерживается государственной политикой. Однако увеличение железнодорожных мощностей не успевает за развитием морских портов и потребностями грузовладельцев. Это наглядно показала авария в Суэцком канале, запустившая цепочку событий от роста стоимости морского фрахта до переориентации грузопотоков с моря на сушу.» [26]

Также стоит отметить, что ж/д инфраструктура сталкивается с той же проблемой. Из-за увеличения объемов грузов железная дорога не справляется с

потоком грузоперевозок в силу того, что ее мощности просто не рассчитаны на обслуживание огромного массива товаров. Поэтому здесь тоже увеличиваются сроки, возникают задержки отправки груза от 1 недели до 1 месяца.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что необходимо развивать не только портовую инфраструктуру, строить новые терминалы, например, в Приморье, но и следует развивать железнодорожные, автомобильные и складские сети. Только в таком случае будет возможность своевременно обрабатывать растущий объем грузов, которые проходят через Дальний Восток.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что необходимо развивать не только портовую инфраструктуру, строить новые терминалы, например, в Приморье, но и следует развивать железнодорожные, автомобильные и складские сети. Только в таком случае будет возможность своевременно обрабатывать растущий объем грузов, которые проходят через Дальний Восток.

На железнодорожных путях следует расширять строительство контейнерных терминалов, увеличивать парк подвижного состава и в целом улучшать технические мощности, оснащенность на всех этапах.

Создание современных складских комплексов, которые будут соответствовать характеристикам грузов, необходимо для складской инфраструктуры. А для автомобильной инфраструктуры необходимо обеспечить достаточным количеством транспорта для доставки грузов до конечной точки.

Пока сложно оценить, насколько долго будет сохраняться увеличение объемов перевалки грузов через порты на Дальнем Востоке. Но точно можно оценить текущую пропускную способность и сказать, что на сегодняшний день в России инфраструктура развита недостаточно буквально на всех этапах мультимодальных перевозок.

Для обеспечения условий повышения уровня мультимодальных перевозок в России есть несколько решений: во-первых, для государственных ведомств

необходимо координировать развитие и строительство мультимодальных перевозок в различных регионах, увеличивать инвестиции в мультимодальную транспортную инфраструктуру, направлять стандартизированную разработку отраслевых регламентов и технических стандартов и разрушать информационные барьеры для обеспечения эффективной передачи информации. Во-вторых, мультимодальные транспортные операторы должны полностью понимать ключевые факторы, влияющие на развитие их собственных транспортных мощностей, и концентрировать ограниченные ресурсы на повышении основной конкурентоспособности. В-третьих, для грузоотправителей при выборе маршрута мультимодальной перевозки необходимо полностью учитывать цели перевозчика с точки зрения контейнеризации грузов, мультимодальной перевозки, мультимодального транспортного пробега и т. д., чтобы обеспечить оперативную и безопасную доставку грузов.

В данной главе показано влияние контейнеризации на мировую экономику и глобальные морские сети, включая цепочку поставок. Также была рассмотрена роль контейнерного терминала в улучшении морского транспорта и соединении наземного и морского транспорта, особенно в этом разделе о ограничениях и проблемах развития порта для более крупных судов, а также об управлении портом и работе терминала. Проанализирована операционная логика судоходных линий и альянсов, а также приведены конкретные данные об изменении моделей глобальных контейнерных потоков. Также в данной главе рассмотрены китайский и российский рынки мультимодальных перевозок. Исходя из всего вышеизложенного, можно сделать вывод, что российский рынок уступает в развитии китайскому рынку. К сожалению, на сегодняшний день российская инфраструктура (железные дороги, морские порты) не готова в полной мере к резкому росту спроса на транзитные маршруты по территории России.

2 Особенности международных мультимодальных перевозок грузов из КНР в Россию на примере ООО «БизнесТрансАзия»

2.1 Характеристика ООО «БизнесТрансАзия»

Общество с ограниченной ответственностью «БизнесТрансАзия» создано в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации в январе 2015 года. ООО «БизнесТрансАзия» является самостоятельным хозяйствующим субъектом, имеет самостоятельный баланс, счета в банках, печати с фирменным наименованием, также собственную эмблему. Компания осуществляет свою активную деятельность на коммерческой основе на территории Российской Федерации и за ее пределами уже на протяжении 7 лет.

«БТА» является одним из признанных лидеров на красноярском рынке грузоперевозок, предлагающий комплекс транспортных и логистических услуг по организации перевозок любой степени сложности в любую точку мира. Также недавно открытый филиал в Москве активно развивается. На сегодняшний день компания имеет три офиса в разных городах России и Китая, таких как Красноярск, Москва, Чэнду и Шанхай.

К номенклатуре грузов, с которыми чаще всего работают сотрудники, можно отнести следующие: крупногабаритная, тяжелая техника; генеральные грузы; 40 и 20 футовые контейнерные грузы, а также сборные контейнеры грузов.

«Миссия организации – основная общая цель организации, чётко выраженная причина существования организации. Миссия организации содержит краткое описание деятельности компании, которое позволяет клиентам иметь представление о сфере деятельности и направлении работы компании. Также формулировка миссии позволяет компании выделяться среди альтернатив в виде конкурентов в глазах клиентов и партнеров.» [18]

Оперативная и безопасная перевозка груза с использованием оптимальных видов транспорта и выгодных финансовых решений в любой конечный пункт является миссией ООО «БизнесТрансАзия».

Ориентиры развития и цели организации являются неотъемлемой частью ее функционирования. Так, «целями любой организации являются желаемые результаты, к которым она стремится, направляя всю свою деятельность на это.»

Стремление к улучшению предоставляемых услуг, постоянное привлечение новых клиентов, оптимизация и совершенствование бизнес-процессов, способствование росту квалификации сотрудников и стремление занимать все большую долю на красноярском и московском рынках мультимодальных перевозок – все это относится к основным целям «БТА».

Основой осуществления деятельности ООО «БТА» являются следующие принципы:

Ответственный подход к осуществлению заказа клиента, в том числе обязательство выполнить все договоренности и при необходимости взять на себя ответственность за возможные риски.

Осуществление перевозки таким образом, чтобы были соблюдены все сроки, которые были указаны при заключении сделки.

Стремление к обновлению предоставляемых услуг, повышению качества работы. А также проведение анализа рынка и конкурентов, который способствует расширению бизнеса и развитию по новым направлениям.

Поиск индивидуальных решений для каждого клиента. Сбор и предоставление выгодных и оптимальных предложений для каждого клиента, тем самым удовлетворяя их потребности. А также выстраивание взаимовыгодных отношений с клиентами, направленные на долгосрочное сотрудничество.

Развитие навыков сотрудников, повышение их квалификации. Предоставление возможности для сотрудников проходить различные курсы, обучения и т.д.

За долгие годы успешной работы ООО «БизнесТрансАзия» заработало надежную репутацию и доказало свой профессионализм. На сегодняшний день более 170 постоянных клиентов доверяют организации логистику своих грузов. Среди них: магазины ГК «ДИКСИ», сеть магазинов «Светофор», торговая сеть «Мария-Ра», ООО «Табыш», сеть магазинов «Высшая Лига», сеть магазинов «Посуда Центр» и многие другие заказчики.

За долгие годы успешной работы ООО «БизнесТрансАзия» заработало надежную репутацию и доказало свой профессионализм. На сегодняшний день более 170 постоянных клиентов доверяют организации логистику своих грузов. Среди них: магазины ГК «ДИКСИ», сеть магазинов «Светофор», торговая сеть «Мария-Ра», ООО «Табыш», сеть магазинов «Высшая Лига», сеть магазинов «Посуда Центр» и многие другие заказчики.

Что касается «организационной структуры управления предприятием, под которой понимается состав сотрудников, форма соподчиненности, взаимодействие внутри коллектива, распределение задач по отделам, между которыми установлены определенные отношения по реализации конкретных полномочий и т.д. Именно складность и логичность структуры влияет на скорость и качество выполняемой работы внутри компании.

Как упоминалось выше, штат сотрудников компании «БТА» включает в себя около 30 сотрудников, а именно: генеральный директор, оперативный директор, административный директор, коммерческий директор, менеджеры ВЭД, главный бухгалтер, заместитель главного бухгалтера, юрист, системный администратор, программист, а также офис-менеджер, инспекторы, кладовщики, бригадиры, охранники, уборщики, водители.

Далее рассмотрены должностные обязанности сотрудников. Генеральный директор отвечает за управление компанией; контроль текущей финансовой деятельности; подписание договоров; своевременная регистрация предприятия во всех необходимых государственных или иных организациях, к которым также относится и деятельность во внешнеэкономической сфере.» [18] Отдел ВЭД обеспечивает основную деятельность организации, отвечает за работу с

клиентами, поиск поставщиков за границей, а также выполнение документооборота.

«ООО «БизнесТрансАзия» сотрудничает с различными компаниями, обеспечивая тем самым расширенный комплекс услуг. Так, среди необходимых компании договоров со сторонними организациями для осуществления своей деятельности есть представленные ниже виды:

1. Договоры с зарубежными поставщиками. К ним относят договоры с производителями, дистрибьюторами из стран Юго-Восточной Азии.
2. Договоры со второстепенными поставщиками услуг, такими как страховые компании, юридические и т.п.
3. Хозяйственные договоры, то есть различные договоры с городскими тепловыми сетями, электрическими сетями, водоканалом, телефонной сетью и интернет-провайдерами.
4. Трудовые договоры, к которым относятся договоры, заключенные внутри компании.» [20]

2.2 Анализ деятельности ООО «БизнесТрансАзия»

Перечень услуг, предоставляемых организацией достаточно широк, он представлен на рисунке 8.

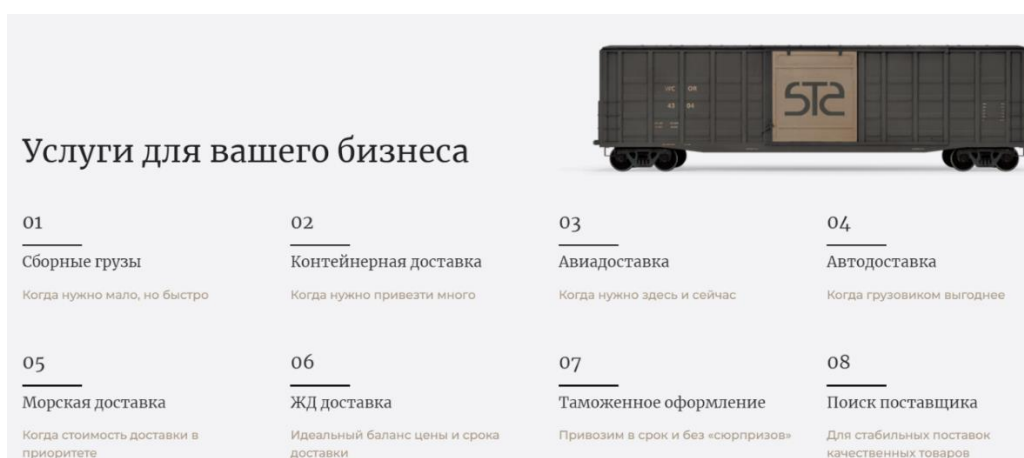


Рисунок 8 – Перечень предоставляемых услуг ООО «БизнесТрансАзия»

[19]

Исходя из данного перечня, можно понять, что компания занимается организацией транспортировки груза от производителя до клиента и при этом выступает в роли агента.

Количество заказов по экспедиторской и подрядческой деятельности компании за период «2019-2021 гг. представлено в таблице 9.

Таблица 9 – Количество заказов по видам деятельности в год

Вид груза	2019г.		2020г.		2021г.	
	Подряд, шт	Экспедирование, шт	Подряд, шт	Экспедирование, шт	Подряд, шт	Экспедирование, шт
Техника	171	42	98	7	260	34
Контейнеры	288	73	209	164	411	200
Генеральные грузы	54	13	42	28	33	19
LCL	966	860	954	302	1176	1064
Итого	1479	988	1303	501	1880	1317

На рисунке 9 отражено количество заказов по экспедиторской и подрядческой деятельности компании за период с 2019 по 2021гг.

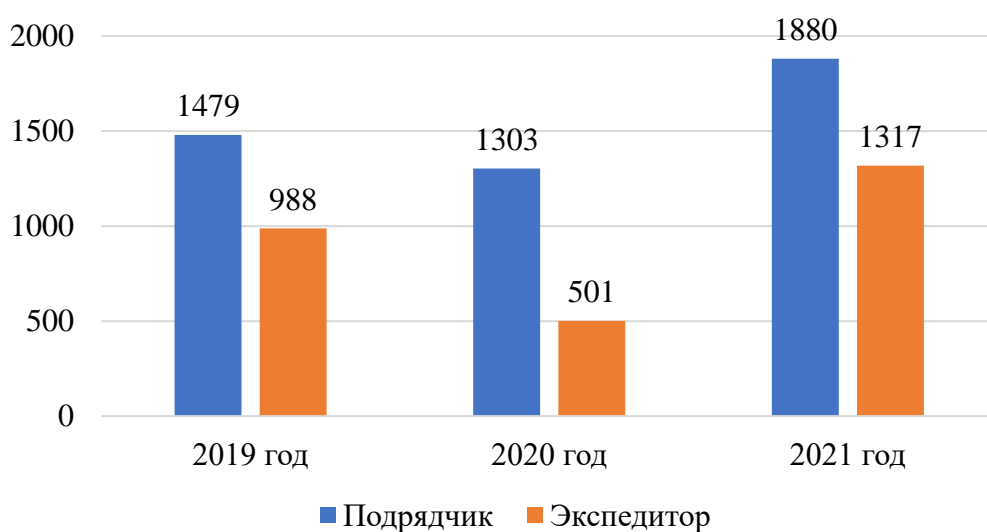


Рисунок 9 – Количество заказов по видам деятельности, шт

По представленным выше данным видно, что подрядческая и экспедиторская деятельность компании в 2019 году составляла почти 60% и 40% соответственно. В следующем году показатели значительно изменились. Так, подряд составил 72% и экспедирование – почти 28%. Возможной причиной изменений стала пандемия. Также стоит отметить, что с 2019 по 2020 год деятельность компании как агента увеличилась на 12%, несмотря на пандемию. В 2021 году подрядческая деятельность составила почти 59%, а экспедиторская – 41%. Можно сделать вывод, что экспедиторская деятельность восстановилась и увеличилась на 13% по сравнению с годом ранее. Таким образом, проанализировав данные за последние 3 года работы компании, можно сказать, что компания выступает подрядчиком в 62% заказов и экспедитором в 38%.

Деятельность ООО «БизнесТрансАзия» связана с импортом, экспортом, внутрирегиональными перевозками, а также транзитом. Далее представлены таблица 10 и рисунок 10, которые отражают количество всех грузов по различным направлениям, проэкспедированных за период с 2019 по 2021 годы.

Таблица 10 – Количество перевезенных грузов по направлениям в процентном соотношении

Направления	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Импорт	77,5	76,0	81,5
Экспорт	3,5	2,0	3,0
Транзит	19,0	22,0	15,5

На рисунке 10 отражено количество перевезенных грузов по направлениям импорта, экспорта и транзита за период с 2019 по 2021 годы.

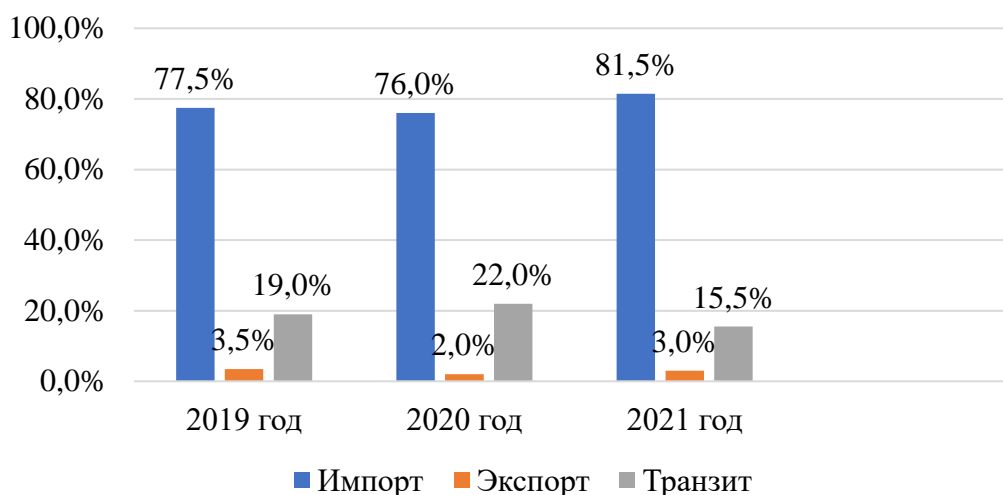


Рисунок 10 – Количество перевезенных грузов по направлениям в %

«Основной объем перевозок компании составляет импорт – 77,5%, 76% и 81,5% от общего числа грузов за 2019г., 2020 г. и 2021г. соответственно. Анализируя данные, можно заметить, что количество проэкспедированного груза в импортном направлении в 2020 году по сравнению с 2019 годом снизилось на 1,5%, а в 2021 году по сравнению с 2020 годом увеличилось на 5,5%. В то же время, транзитные перевозки также имели тенденцию к увеличению: в 2020 году они увеличились на 3%, но в 2021 году по сравнению с предыдущим годом уменьшились на 6,5%. Экспорт же составляет незначительную долю в общем числе перевозок и с каждым годом только увеличивается, так, по сравнению с 2020 годом в 2021 году увеличился на 5,5%» [21].

Таким образом, можно сделать вывод, что компания «БТА» является действительно опытным экспертом в области международных грузоперевозок.

2.3 Организация мультимодальных перевозок ООО «БизнесТрансАзия»

Клиент выдает экспедитору требования для организации доставки и перевозки груза. Это оформляется в виде документа – поручения экспедитору». Данное поручение может быть выдано в рамках долгосрочного договора, а также

в виде разового оформления. В поручении указывают данные по условиям перевозки груза.

В случае, если «клиент выдает поручение в виде отдельно взятого задания, то требуется, чтобы экспедитор подтвердил исполнение данного поручения. Если экспедитор подтвердит поручение, то это поручение рассматривается в виде заключенного договора транспортировки груза. Само экспедиторское поручение и изменения с дополнениями к нему оформляются в письменном виде. Поручение должно включать в себя все необходимые данные для его надлежащего и своевременного исполнения. При этом экспедитор не несет ответственность за возможные убытки из-за неправильно предоставленных или неполных данных.» [7]

При оформлении экспедиторской расписки ответственность за груз ложится на экспедитора и сохраняется за ним до момента выдачи груза получателю.

«Экспедиторским свидетельством является унифицированный документ, который экспедитор вручает клиенту при приемке груза. Данное свидетельство необходимо для экспедиторов, являющихся организаторами грузоперевозки, которая осуществляется с задействованием нескольких видов транспорта, в том числе морской на всем маршруте. Для оформления мультимодальной перевозки груза именно экспедиторское свидетельство считается единым документом. При выдаче экспедиторского свидетельства на экспедитора ложится ответственность за сохранность груза, начиная с момента получения у отправителя и до момента выдачи получателю.» [8]

Поскольку подавляющее количество перевозок обеспечивает выполнение импортных операций, будет логично заострить особое внимание на этих услугах и рассмотреть их осуществление поэтапно.

Получение заявки служит началом организации любой перевозки. В случае, если клиент впервые обращается в «БТА» за предоставление услуг, то его заявка оформляется по общему тарифу и условиям. Далее компания обрабатывает запрос и анализирует предоставленные данные, которые содержат

в себе информацию о типе груза, виде контейнера, в который будет осуществляться погрузка, имеющиеся данные о транспортных свойствах и т.д. Также проводят анализ пункта отправления и получения с ожидаемыми сроками поставки, анализ необходимых таможенных оформлений, анализ желаемой сквозной ставки и т.д.

Клиент получает письменное подтверждение о том, что его заявка принята на рассмотрение. Также подтверждение должно включать в себя описание груза и инструкцию для отправки, чтобы была возможность сверить ее с заказчиком. И только после выполнения всех вышеперечисленных аспектов экспедитор начинает осуществление организации транспортировки груза.

Далее «БТА» выходит на связь с поставщиком той страны, которая будет экспортировать груз. Московский офис компании информирует об отгрузке и предоставляет необходимые на начальных этапах транспортировки сведения о грузе. В это же время менеджеры связываются с клиентом и уточняют о его готовности к получению груза в указанные даты.

Как только данные будут подтверждены всеми сторонами, логист деалет запрос в судоходную линию. Выбор судоходной линии зависит либо от требований клиента, либо от пожелания экспедитора. Логист должен забукировать места по телефону или с помощью информационных букинг-систем. Клиента ставят в известность сразу же, как только будет получена информация по состоянию запроса. Также ему сообщают код судна и приблизительные даты отправления и прибытия. Клиента ставят в известность сразу же, как только будет получена информация по состоянию запроса. Также ему сообщают код судна и приблизительные даты отправления и прибытия.

Следующим, одним из важных этапов, является информирование экспортера или агента перевозчика об инструкции для заполнения коносаментов. Данные инструкции должны быть написаны клиентом. Важно, чтобы эти инструкции были максимально точными, чтобы уменьшить вероятность возникновения возможных проблем из-за ошибок. Каждая отправка товара предполагает получение такой инструкции. Единственным исключением для

отступления от этого правила может быть наличие генерального соглашения, которое содержит описание деталей транспортировки. Как правило, в инструкциях указывают наименование перевозчика, осуществляемый маршрут, условия поставки, ставка с котировкой, а также возможные замечания для особых мер обращения с грузом, например, с хрупкими товарами.

Когда отправитель готов отправлять груз, на склад клиента организуют подачу контейнера для погрузки груза. Судходная линия предоставляет порожней контейнер для дальнейшего экспорта. Экспедитор заказывает машину у автомобильного перевозчика, а также занимается оформлением документов, необходимых при таможенном досмотре.

«Коносаментом является универсальный инструмент многоцелевого назначения, который выполняет следующие функции:

— является распиской перевозчика при получении груза, указанного в документе. При рассмотрении спора между фрахтователем и перевозчиком данные о грузе считаются достоверными, пока не доказано противоположное. Если же коносамент переходит к третьему лицу, то оспаривание его данных перевозчиком уже недопустимо;» [8]

— подтверждает наличие и содержание договора морской перевозки. Сам по себе документ не является договором, как часто полагают на практике. Ведь это не двусторонняя или многосторонняя сделка, а односторонний акт, подписываемый капитаном или иным уполномоченным представителем перевозчика;

— является ценной бумагой. То есть коносамент, представляющий поименованные в нем товары, может быть куплен, продан, передан на определенных условиях. Это возможно в силу того, что данный документ, являясь ценной бумагой, имеющей хождение на рынке, выражает претензии на право собственности на конкретный указанный в нем груз.

Груз оказывается на борту только в том случае, если отправитель составил погрузочный ордер. В данном ордере указаны название судна, вид и количество груза, данные об отправителе и получателе, а также наименования портов.

Морской накладной принято считать документ, подтверждающий, что договор перевозки груза морским путем существует, а также он подтверждает, получение груза перевозчиком. При этом морская накладная не относится к товарораспорядительному документу или оборотному документу. То есть груз выдается указанному в накладной получателю сразу же. Вместе с морской накладной предоставляют все необходимые товарораспорядительные документы. Стоит отметить, что значительным достоинством морской накладной является сравнительно быстрый выпуск контейнера. Также, по сравнению с коносаментом, морская накладная пересылается по факсу получателю, что в свою очередь позволяет снизить затраты. Контейнер выдается после идентификации лица, которое претендует на получение данного груза. Но стоит учесть, что морские накладные выдают не на всех морских маршрутах. Стоит отметить, что значительным достоинством морской накладной является сравнительно быстрый выпуск контейнера. Также, по сравнению с коносаментом, морская накладная пересылается по факсу получателю, что в свою очередь позволяет снизить затраты. Контейнер выдается после идентификации лица, которое претендует на получение данного груза. Но стоит учесть, что морские накладные выдают не на всех морских маршрутах.

Также можно определить тип перевозки, исходя из того, как заполнен коносамент. Так, например, бывают коносаменты, в полях которых значатся только порты отправки и выгрузки. Это значит, что данные коносаменты выданы на транспортировку только морским видом транспорта от одного порта до другого. Если заполнены строки о месте получения или пункте доставки, тогда коносамент становится документом мультимодальной перевозки и относится к транспортировке «от двери до двери».

Получается, что коносамент выступает подтверждением договора для международной перевозки между экспортером и получателем груза.

Агент «БТА» в пункте назначения – в данном случае в Москве получает извещение о том, что перевозчик получил коносамент. Агент в свою очередь оповещает об этом клиента и также обновляет данные в системе отслеживания

груза. Бывают случаи, когда проходят два дня после отправления судна, а коносамент до сих пор не выпущен. В таком случае необходимо срочно связываться с перевозчиком и узнавать детали. Если не решить эту проблему сразу, то потом придется столкнуться с тем, что груз уже придет, а коносамента так и не будет. Тогда никто не сможет получить этот груз.

Как только судно прибывает в порт назначения, агент получает уведомление об этом, и также информирует об этом клиента. В случае, если груз задерживается в пути, то об этом так же предупреждают все стороны.

Зарегистрированные входящие счета позволяют рассчитать затраты и прибыль. Если, например, судоходная линия выставила некорректные данные по итоговым суммам, то можно запросить кредит-ноту на предыдущий инвойс и потребовать выставление корректного нового счета. Также стоит учесть, что счета выставляются различными способами. Так, например, счет могут выставить за неделю до того момента, как судно прибудет в порт. Также судоходные линии зачастую кредитуют клиентов с большим объемом перевозок. Бывают случаи, когда выставляют счет, который должен быть оплачен еще до того, как перевозка начнется. В общем, судоходные линии выставляют счета по определенным договоренностям. Но в любом виде выставления счетов есть недостатки. К примеру, экспедитор может получить инвойс рано, и из-за потока более важных счетов его платеж могут отложить, а это в свою очередь может повлечь за собой нежелательную просрочку. Та же невыгодная ситуация может произойти, если счет выставляют до начала перевозки. Так как нет четкой картины того, в каком виде приедет груз, и доедет ли он вообще до порта назначения.

Как только судно с контейнером прибывает в порт назначения, имеющийся там внутрипортовый инспектор должен:

- оплатить фрахт, предоставить коносамент;
- оформить необходимую отгрузочную инструкцию оператору данного терминала;
- выполнить таможенные формальности, так как в данном случае

компания «БТА» оказывает также услуги таможенного оформления;

— получить разрешение от терминала на вывоз контейнера.

Далее организовывают дальнейшую транспортировку груза, так как осуществляется мультимодальная «до двери». С начальной точкой в порте выгрузки во Владивостоке и в конечном пункте – Москва, агент «БТА» выбирает автомобильный транспорт. Получается, что место проведения таможенной очистки не принципиально. Это может быть либо порт прибытия, либо любой другой пункт на всем маршруте перевозки.

Контейнер проходит проверку на наличие пломб до того, как его погрузят в машину. Далее груз транспортируют, проводят растаможку и уже доставляют до конечного получателя. Что касается таможенного оформления, оно подразумевает собой сбор и регистрацию необходимых деклараций, правильно подобранный код по ТН ВЭД, контроль платежей, а также досмотр и выпуск.

Файл по перевозке закрывается, как только процедура с накладными, другими транспортными и финансовыми документами повторяется. После закрытия файла международная мультимодальная перевозка считается успешно выполненной.

Именно таким образом осуществляются международные мультимодальные перевозки компанией «БТА».

На сегодняшний день компания столкнулась с оптимизацией процесса доставки грузов из Китая в московский филиал, поскольку европейская компания Maersk приостановила взаимодействие с Россией и отказала в предоставлении своих контейнеров в аренду. Также ООО «БизнесТрансАзия» больше не имеет возможности перевозить свои грузы через порт Котка для дальнейшей автодоставки в Москву, так как Финляндия закрыла переход на границе с Россией, по которому шел большой поток перевозок компании.

Именно поэтому для ООО «БизнесТрансАзия» необходимо внедрять новые маршруты в международном мультимодальном сообщении, которые не будут ограничены различными санкциями или закрытыми границами соседних стран.

3 Совершенствование маршрута контейнерной перевозки из КНР в Россию

3.1 Анализ действующих маршрутов международной мультимодальной перевозки из КНР в Россию

В данной части проведен анализ имеющейся системы транспортировки грузов по маршруту, пролегающему через Шанхай, Владивосток и Москву. Представлены также все необходимые для данного маршрута расчеты, исходя из которых можно оценить как преимущества, так и недостатки данной схемы транспортировки, если брать в учет итоговую стоимость и время в пути.

Исходным портом отправления в данном примере является порт в Шанхае. Стоит отметить, что на сегодняшний день этот порт осуществляет самый большой грузооборот среди всех международных портов. Также его преимуществом является географическое расположение, так как он расположен по центру от юга и севера КНР, также имеет доступ к морю напрямую, это в свою очередь еще больше повышает его выгодное положение.

Если быть точным, то сегодня порт в Шанхае обслуживает более 25% всего объема международных грузоперевозок в КНР.

В 2020 году, когда индексы Шанхайской судоходной биржи демонстрировали дифференцированный рост (+23% для SCFI Шанхай-Северная Европа и +4% для SCFI Шанхай-Средиземноморье), контейнерные перевозки между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европейским Союзом выросли на 5%.

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

В общем и целом, у порта в Шанхае установлены многочисленный торговые связи по всему миру, среди которых более 200 стран и регионов с более чем 500 портами на их территории. Стоит отметить, что ежемесячно из Шанхая выходят более 2400 судов с контейнерами в страны Европы, Америки, Персидского залива, Черного моря, Средиземноморья, Африки, Красного моря, Австралии, а также в страны Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии и другие регионы.

Далее приведен расчет стоимости перевозки груза, в данном случае – кожаной обуви. Как только клиент подает заявку, в которой указан вид товара и порт отправления, менеджеры ВЭД «БТА» приступают к выбору релевантного вида транспортировки необходимого груза. В данном примере нет необходимости в особых условиях перевозки товара, например, определенный режим температуры, но стоит отметить, что выбор контейнера падет на 40-футовый стандартный контейнер – Dry Van. Выбирается именно данный вид контейнера, так как груз относится к типу легкого, но при этом объемного. Поэтому транспортировка товара осуществляется в данном контейнере с полезной вместимостью от 28800 до 30480 кг и общим объемом от 67,4 до 67,8 куб.м.

Как только известны конкретные данные по порту отправления, виду груза и типу контейнера для транспортировки, назначают конечный пункт маршрута перевозки, в этом примере – Москва.

Условия поставки FOB являются самыми популярными при расчетах между экспортерами из Китая и импортерами в России. Так как на базисе FOB импортер несет расходы за товар только после того, как экспортер отгрузит его на борт судна в порту своей страны, а также импортер оплачивает все таможенные формальности, требуемые при ввозе товара из заграницы. Условия поставки FOB являются самыми популярными при расчетах между экспортерами из Китая и импортерами в России. Так как на базисе FOB импортер несет расходы за товар только после того, как экспортер отгрузит его на борт судна в порту своей страны, а также импортер оплачивает все таможенные

формальности, требуемые при ввозе товара из заграницы. Поэтому в данном примере расчет проведен с учетом поставки на базисе FOB.

Стоимость перевозки (FOB) включает в себя:

- стоимость чистого фрахта морской перевозки;
- бункерная надбавка (как правило, включена в ставку);
- поправка на курсы валют (как правило, включена в ставку);
- сбор за прохождение Суэцкого канала (для контейнеров из ЮВА);
- сбор за атаку судна пиратами (для контейнеров из ЮВА);
- сбор за безопасность в порту;
- расходы на выгрузку в порту назначения;
- сбор за оформление документов в порту назначения;
- оформление TIR, CMR;
- вывоз груза.

Исходные данные международной перевозки в мультимодальном сообщении:

- пункт отправления – порт Шанхай (КНР);
- вид груза – кожаная обувь;
- объем груза – 1 контейнер 40DV;
- конечный пункт – город Москва (РФ).

Далее представлены расчеты по международному маршруту «Шанхай – Котка – Москва».

На данном маршруте задействованы два вида транспорта – морской и автомобильный. Карта маршрута представлена на рисунке 11.

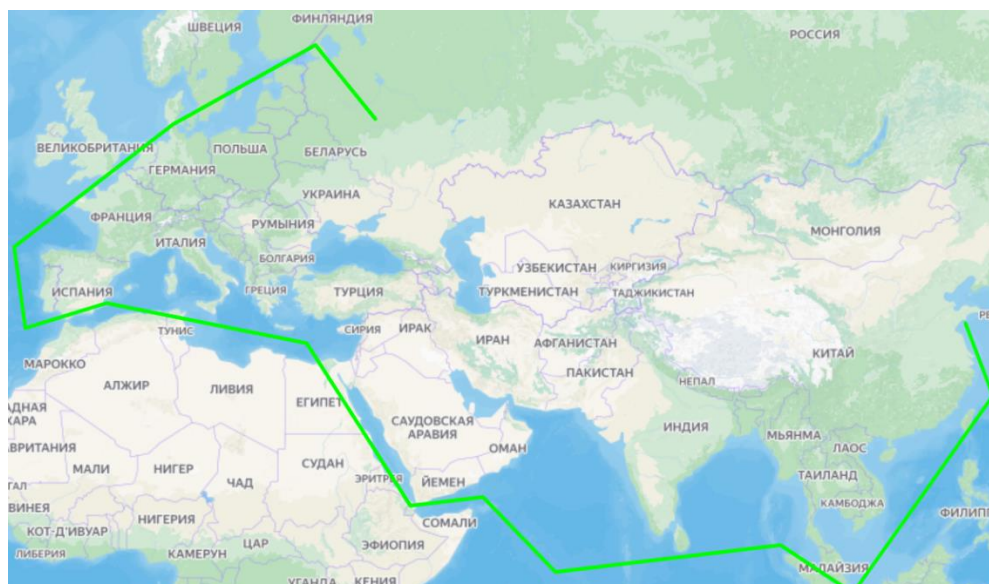


Рисунок 11 – Международный маршрут «Шанхай – Котка – Москва»

На данном маршруте международной мультимодальной перевозки компания БТА арендовала контейнеры компании Maersk.

В таблице ниже рассчитана стоимость морской части мультимодальной перевозки.

Таблица 11 – Расчет стоимости морской перевозки

Вид надбавки	Сумма, в долл. США
Морской фрахт	930 USD
Экспедиционное обслуживание в порту	103.42 USD
Расходы на выгрузку в порту назначения (DTHC)	152.41 USD
Сбор за оформление документов в порту назначения (DDF)	81.65 USD
Агентское вознаграждение в порту отправления	60 USD
Общая сумма:	1 327,48 USD

Таблица 12 – Перевод стоимости морской перевозки [32]

Сумма, USD	Курс по ЦБ	Перевод, руб.
1 327,48	73,5	97 576,39

Далее представлен порядок расчета стоимости автомобильной составляющей в данной мультимодальной перевозке». Стоит отметить, в РФ «устанавливается размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого

автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими массу свыше 12 тонн, равный 2,44 рубля на один километр пути. Следовательно, помимо базовой ставки на перевозку необходимо учитывать плату за систему «Платон»».

Расчеты по ставке на автомобильную перевозку от порта «Котка» до г. Москва представлены в таблице 13.

Таблица 13 – Расчет стоимости автомобильной перевозки

Вид надбавки	Сумма, руб
Базовая ставка	66 420,67
Плата за систему «Платон» (890км×2,44руб)	2 171,6
Общая сумма:	68 592,27

Таким образом, итоговая стоимость перевозки по международному маршруту «Шанхай – Котка – Москва» представлена в таблице 14.

Таблица 14 – Расчет общей стоимости международной мультимодальной перевозки

Составляющие мультимодальной перевозки	Стоимость, руб.
Морская перевозка «Шанхай»- «Котка»	97 576,39
Услуги таможенного представителя	25 650
Автомобильная перевозка от порта «Котка» до склада получателя в Москве	68 592,27
Плата за услуги экспедитора	8000
Общая сумма:	199 818,66

Транзитное время данной мультимодальной перевозки представлено в таблице 15.

Таблица 15 – Расчет транзитного времени мультимодальной перевозки

Составляющие мультимодальной перевозки	Длительность, дн.
Морская перевозка «Шанхай» – «Котка»	41
Таможенное оформление	1
Автомобильная перевозка от порта «Котка» до склада получателя в Москве (в пределах МКАДа)	2
Общее количество:	44 дней

Следует отметить, что в порту «Котка» выгрузка контейнера в порту и оформление документов занимает примерно 3-4 часа, в то время как в российских портах на эти операции уходит более суток.

На сегодняшний день компании БТА пришлось отказаться от осуществления международных мультимодальных перевозок по данному маршруту. Так как в силу некоторых обстоятельств, Финляндия прекратила перевозку грузов через границу с Россией. Соответственно, невозможно будет осуществить автомобильную перевозку от порта «Котка» до Москвы.

Далее рассмотрен способ транспортировки контейнеров по международному маршруту «Шанхай – Новороссийск – Москва»

На данном маршруте задействованы морской и автомобильный виды транспорта. Карта международного маршрута «Шанхай – Новороссийск – Москва» представлена на рисунке 12.

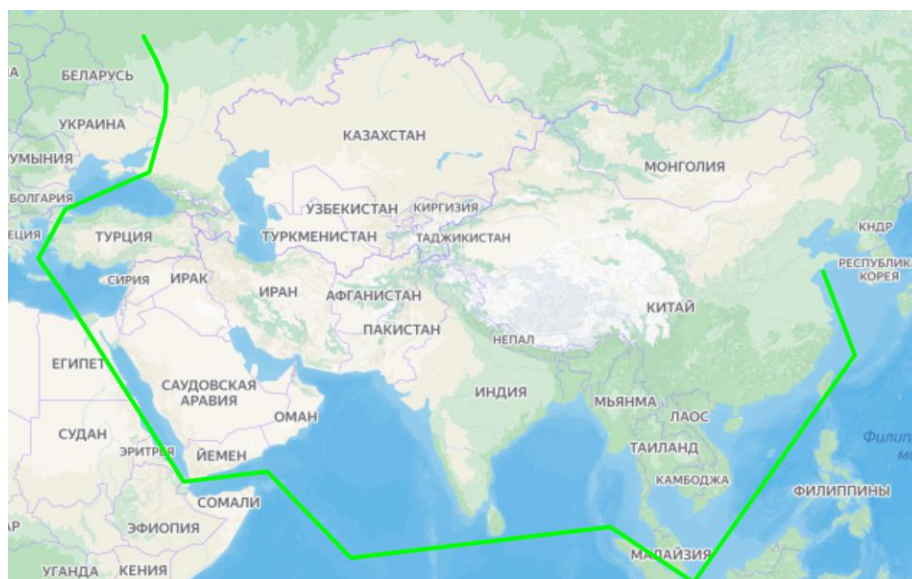


Рисунок 12 – Международный маршрут «Шанхай – Новороссийск – Москва»

В таблице 16 представлены расчеты сквозной тарифной ставки мультимодальной перевозки по рассматриваемому маршруту.

Таблица 16 – Расчет сквозной тарифной ставки мультимодальной перевозки

Наименование оплачиваемых услуг	Сумма в валюте
Морской фрахт «Шанхай – Новороссийск»	1100 USD
Плата за терминальную обработку в Новороссийске	700 USD
Плата за выпуск коносамента	80 USD
Комиссия агента в Китае Nonrus	60 USD
Плата за банковский перевод денежных средств (за партию)	85 USD
Плата за таможенный досмотр в Новороссийске	150 USD
Плата за оформление ВТТ в Новороссийске	100 USD
Плата за автодоставку «Новороссийск – Москва»	1900 USD
Комиссия ООО «БизнесТрансАзия»	350 USD
Общая сумма:	4 525 USD

Таблица 17 – Перевод стоимости перевозки в рубли [32]

Сумма, USD	Курс по ЦБ	Перевод, руб.
4 525	73,5	332 587,5

Далее представлен расчет транзитного времени перевозки в таблице 18. Время доставки контейнеров из Шанхая в Москву через Новороссийск составляет:

Таблица 18 – Расчет транзитного времени мультимодальной перевозки

Составляющие мультимодальной перевозки	Длительность, дн.
Оформление документов в Китае	3
Погрузка контейнеров на железную дорогу в Китае	1
Морской переход «Шанхай – Новороссийск»	30
Выгрузка в Новороссийске	1
Растаможка контейнера	3
Автовоз контейнеров до склада грузополучателя в Москве	4
Общее количество:	42

Таким образом, общее время доставки грузов в контейнерах из Шанхая в Москву через порт Новороссийск составляет 42 дня.

Исходя из анализа данных маршрутов можно сказать, что ни один из них не является выгодным с точки зрения времени доставки и стоимости. Более того, по международному маршруту «Шанхай – Котка – Москва» на сегодняшний день невозможно осуществлять перевозки грузов в силу того, что Финляндия закрыла переезд через границу с Россией.

3.2 Анализ альтернативных маршрутов доставки контейнера из КНР в Россию мультимодальным способом

В представленном ниже варианте приведены расчеты для способа транспортировки контейнеров в Москву из Шанхая посредством исключительно наземного вида транспорта, то есть на данном мультимодальном маршруте груз будет следовать сначала по железной дороге, а затем по автомобильной магистрали по китайско-российскому переходу. При таком способе перевозки груза китайский агент, в данном случае это – компания Nonruus Shipping Co. Перевозит контейнер с грузом из Шанхая на границу с Россией, в Маньчжурию. Все таможенные формальности проходят в соответствии с внутренним таможенным транзитом в местном таможенном брокерском центре.

Стоит отметить, что в настоящее время все действующие железнодорожные маршруты Китая проходят через государства-члены ЕАЭС. Единой сквозной фрахтовой ставки по их длине нет. Каждая железнодорожная компания, работающая на трансконтинентальном маршруте, использует свои фрахтовые ставки. В настоящее время изменения тарифов железнодорожных операторов не синхронизируются. Кроме того, одной из важных составляющих сквозной ставки фрахта являются затраты на содержание подвижного состава (контейнерных вагонов), который может находиться в собственности грузоотправителя или железнодорожной компании, использоваться в аренде и т. д. Поэтому ни одна железнодорожная компания может изменить свои фрахтовые ставки таким образом, чтобы существенно повлиять на совокупную конечную сумму фрахтовых расходов, не выходя за пределы диапазона рентабельности. Возможны два варианта: согласованное синхронное снижение фрахтовых ставок всеми заинтересованными сторонами или предоставление государством преференций (в рамках политики стимулирования международных железнодорожных грузоперевозок), позволяющих национальному перевозчику резко снизить свои фрахтовые ставки.

Карта международного маршрута «Шанхай – Маньчжурия – Забайкальск – Москва» представлена на рисунке 13.

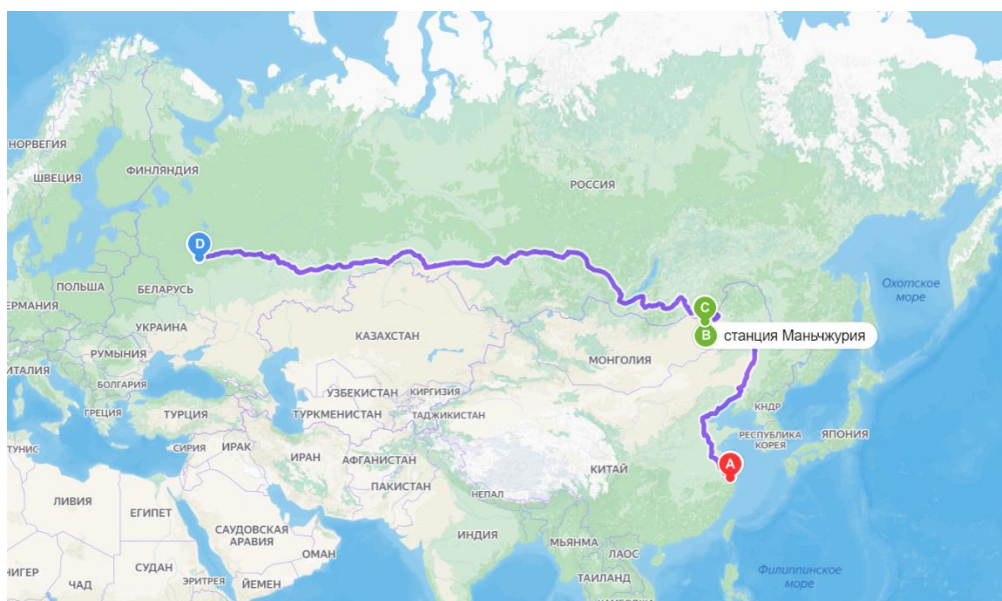


Рисунок 13 – Международный маршрут «Шанхай – Маньчжурия – Забайкальск – Москва»

Далее в таблице 19 представлены расчеты сквозной тарифной ставки мультимодальной перевозки по рассматриваемому маршруту.

Таблица 19 – Расчет сквозной тарифной ставки мультимодальной перевозки

Наименование оплачиваемых услуг	Сумма в валюте
Ж/д тариф Шанхай - Москва через Забайкальск	950 USD
Плата за перегруз с платформы на платформу на границе	
Плата за оформление ВТТ в ТБЦ	
Комиссия агента в Китае Noncus	70 USD
Плата за банковский перевод денежных средств (за партию)	
Плата за станционные расходы, автодоставка до склада в Москве, комиссия агента в Москве	390 USD
Комиссия ООО «БизнесТрансАзия»	350 USD
Общая сумма:	1 760 USD

На данном маршруте рассматриваются только собственные контейнеры грузоотправителя (SOC), так как контейнеры, арендованные у ОАО «РЖД», из КНР не отправляются. В таблице 20 представлен перевод в рубли.

Таблица 20 – Перевод стоимости перевозки в рубли [32]

Сумма, USD	Курс по ЦБ	Перевод, руб.
1 760	73,5	129 368,76

Далее представлен расчет времени доставки груза в таблице 21. Время доставки контейнеров из Шанхая в Москву через китайско-российский переход Маньчжурия – Забайкальск включает:

Таблица 21 – Расчет транзитного времени мультимодальной перевозки

Составляющие мультимодальной перевозки	Длительность, дн.
Оформление документов в Шанхае	3
Погрузка контейнеров на железнодорожные платформы Китая	1
Ходовое время по железной дороге КНР	12
Таможенное оформление контейнеров по ВТТ при пересечении Китайско-российской границы	3
Перевалка на российские ж/д платформы	4
Переход по железной дороге РФ Забайкальск – Москва	14
Выгрузка на ж/д станции Товарно-Курская (г. Москва)	1
Автовывоз контейнеров до склада грузополучателя в Москве	1
Общее количество:	39

Ходовое время по железной дороге КНР определяется по формуле (1).

$$t_{ж/д} = \frac{R_{ж/д}}{V_{ср.сут.}} \quad (1),$$

где $R_{ж/д}$ – расстояние по ж/д, км.;

$V_{ср.сут.}$ – среднесуточная скорость ж/д перевозки, км/сут.

Расстояние между Шанхаем и Маньчжурией равняется 4 004 км. Среднесуточная скорость ж/д перевозки составляет 500 км/сут. Исходя из этих величин, рассчитываем время перевозки контейнеров по железной дороге КНР:

$$t_{ж/д} = \frac{R_{ж/д}}{V_{ср.сут.}} = \frac{4004}{500} = 8$$

Но как показывает опыт, китайские железные дороги сильно перегружены. Это связано с большой плотностью населения и большим объемом перевозимых грузов. Поэтому реальное время перехода Шанхай – Маньчжурия составляет 12 дней.

Время перехода по железной дороге РФ Забайкальск – Москва рассчитывается следующим образом:

Расстояние Забайкальск - Москва равняется 6 787 км.

Среднесуточная скорость ж/д перевозки составляет 500 км/сут.

Исходя из этих величин, рассчитываем время перевозки контейнеров по железной дороге по формуле (2).

$$t_{ж/д} = \frac{R_{ж/д}}{V_{ср.сут.}} = \frac{6787}{500} = 14 \quad (2),$$

где $R_{ж/д}$ – расстояние по ж/д, км.;

$V_{ср.сут.}$ – среднесуточная скорость ж/д перевозки, км/сут.

Автовывоз контейнеров до склада грузополучателя в Москве. Включает погрузку контейнеров с терминала на автотранспорт, автопереход (40км от железнодорожного терминала до склада грузополучателя), а также выгрузку на склад. Общее время автодоставки составляет 1 день. Следует учесть, что услуги автотранспорта предоставляются минимум на 4 часа (0,25 дней.)

Таким образом, общее время доставки грузов в контейнерах из Шанхая в Москву через китайско-российский переход Маньчжурия – Забайкальск составляет 39 дней.

Далее представлены расчеты по международному маршруту «Шанхай – Владивосток – Москва».

Карта международного маршрута «Шанхай – Владивосток – Москва» представлена на рисунке 14.

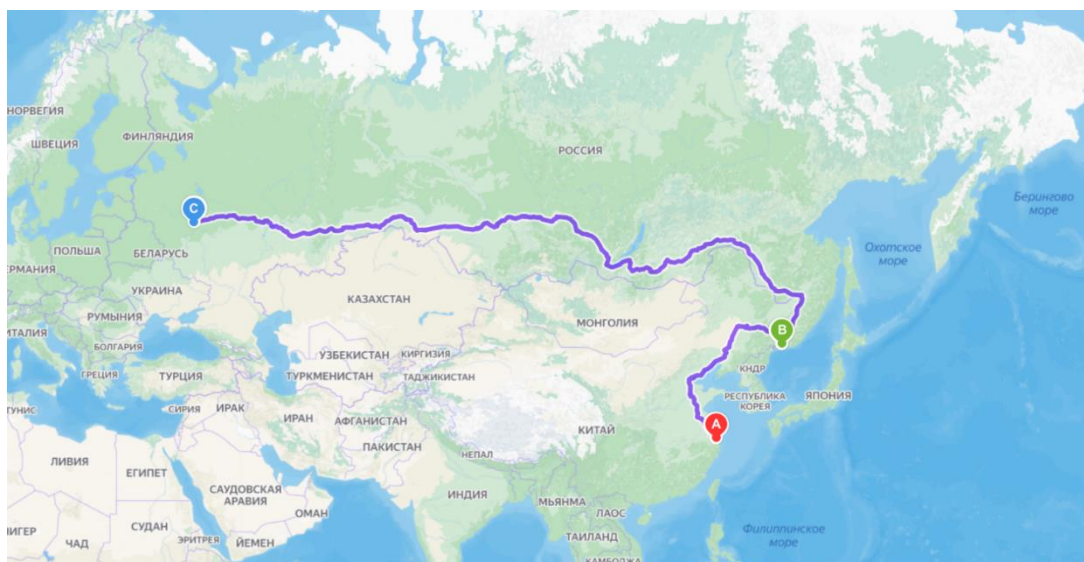


Рисунок 14 – Международный маршрут «Шанхай – Владивосток – Москва»

Груз следует по морю до Владивостока. Далее осуществляется перегрузка контейнера на железную дорогу. По железной дороге груз следует до Москвы.

Расчеты стоимости морской перевозки представлены в таблице 22.

Таблица 22 – Расчет стоимости морской перевозки

Вид надбавки	Цена в валюте	Поправочный коэффициент	Сумма, в долл. США
Чистая ставка морского фрахта	830 USD	1,0000	830 USD
Расходы на выгрузку в порту назначения (DTHC)	320 USD	1,0000	320 USD
Сбор за безопасность в порту (ISPS)	12 USD	1,0000	12 USD
Сбор за оформление документов в порту назначения (DDF)	72 USD	1,0000	72 USD
Агентское вознаграждение в порту отправления	50 USD	1,0000	50 USD
Общая сумма:			1 284 USD

Таблица 23 – Перевод стоимости морской перевозки в рубли [32]

Сумма, USD	Курс по ЦБ	Перевод, руб.
1 284	73,5	94 374

По данным морской линии ПАО «ТрансКонтейнер», транзитное время морской перевозки из Шанхая во Владивосток занимает 7 дней.

Также стоит отметить, что порт во Владивостоке предлагает возможность бесплатного хранения прибывших контейнеров в течение 14 дней после отгрузки с судна.

ООО «БТА» осуществляет таможенное оформление, так как компания состоит в реестре таможенных представителей. В данном случае таможенные платежи не входят в стоимость международной перевозки, поскольку клиент предпочел отнести их к собственным дополнительным расходам. Но стоит отметить, что было бы выгоднее переложить таможенное оформление на экспедитора. Так, во Владивостоке услуги таможенного представителя составляют 23 420 руб.

Как только груз проходит все необходимое таможенное оформление, контейнер следует автодоговом из порта до станции «Первая Речка», откуда последует в Москву. В данном случае стоимость услуги автодогова составляет 13 500 руб. В нее обычно входит проезд по территории морского порта и непосредственно автоперевозка. Еще стоит учесть портовые расходы за погрузку контейнера на различные виды транспорта, которые составят 300 долл. США.

Таблица 24 – Расчет стоимости доставки контейнера от порта до ж/д станции

Вид надбавки	Стоимость, руб.
Погрузочные работы в порту прибытия Владивосток	22 050
Въезд на территорию порта + автодогов до ст. Первая Речка Д-ВОСТ	13 500
Общая сумма:	35 550

Таблица 25 – Перевод стоимости погрузочных работ в порту в рубли [32]

Сумма, USD	Курс по ЦБ	Перевод, руб.
300	73,5	22 050

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

Далее в таблице 26 рассчитана стоимость железнодорожной перевозки от станции Первая Речка (г. Владивосток) до станции Кунцево-II (г. Москва).

Таблица 26 – Условия ж/д перевозки

Станция отправления	Ст. Первая Речка, г. Владивосток
Станция прибытия	Кунцево-II, г. Москва
Тип контейнера	40 DV
Принадлежность контейнера	ПАО «Трансконтейнер»
Терминальные услуги по станции назначения	Оказывать

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

«Согласно данным, представленным компанией ПАО «ТрансКонтейнер»[22], транзитное время доставки по заданному маршруту железнодорожным видом транспорта составит 11 календарных дней.

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

После того как груз прибывает на станцию назначения, его необходимо доставить до склада покупателя. Для этого используют услуги автоперевозчика. Стоимость данной перевозки составляет в среднем 17 800 руб., включая раскредитовку (оформление грузовых и таможенных документов) контейнера на железнодорожной станции.

Стоит упомянуть, что возврат контейнера морской линии уже включен в стоимость фрахта. В товарной накладной, которая оформляется при раскредитовки контейнера на станции, указывается терминал возврата этого контейнера. Обычно, это станция прибытия, но могут указываться и др. Поэтому в данном случае за услугу Drop-off плата взиматься не будет.» [21]

В силу того, что данная перевозка организовывалась экспедитором, и все операции по взаимодействию с клиентом, морской линий и перевозчиками осуществлялись «БТА», как связующим звеном, в стоимость перевозки необходимо включить плату за транспортно-экспедиционные услуги. Она составит в среднем 8 000 руб.

Таким образом, общая стоимость мультимодальной перевозки по международному маршруту «Шанхай – Владивосток – Москва» составит:

Таблица 27 – Расчет общей стоимости международной мультимодальной перевозки

Составляющие мультимодальной перевозки	Стоимость, руб.
Организация морской перевозки «Шанхай» - «Владивосток»	94 374
Автовоз от порта «Владивосток» до ж/д станции «Первая речка»	35 550
Организация ж/д перевозки от ст. «Первая речка» (Владивосток) до ст. «Кунцево-II» (Москва)	149 128,34
Автовоз от ж/д станции «Кунцево-2» (Москва) до склада получателя (Москва, в пределах МКАДа)	17 800
Услуги таможенного представителя во Владивостоке	23 420
Плата за возврат контейнера	0
Плата за услуги экспедитора	8 000
Общая сумма:	328 272,34

Стоит отметить, что за последние несколько лет стоимость морского фрахта выросла из-за острой нехватки контейнеров. Этим можно объяснить сравнительно высокую общую сумму мультимодальной перевозки по данному маршруту.

Что касается транзитного времени данной перевозки, то оно составляет:

Таблица 28 – Расчет транзитного времени мультимодальной перевозки

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

3.3 Выбор оптимального маршрута международной мультимодальной перевозки

Цель мультимодальных перевозок состоит в том, чтобы максимально повысить эффективность перевозок и затрачивать как можно меньше средств и времени на то, чтобы груз был доставлен в пункт назначения в целостности и сохранности. Мультимодальные перевозки — это комбинированные перевозки несколькими видами транспорта, при этом стоимость перевозки и время перевозки для разных видов транспорта различны. Поэтому при расчетах необходимо выбирать вид транспорта с меньшей стоимостью перевозки или меньшим временем перевозки. Однако в реальном транспортном процессе стоимость перевозки и время перевозки различными видами транспорта не являются фиксированными. Они изменяются при вмешательстве природных факторов и некоторых особых человеческих факторов. Различные виды транспорта имеют разные возможности защиты от помех, транспортные расходы и время транспортировки имеют разную степень вариации. Например, в условиях тумана будут затронуты различные виды транспорта, но железнодорожный транспорт будет затронут меньше, а время перевозки будет немного увеличено; скорость автомобильного транспорта будет значительно снижена, и из-за ошибок в работе могут произойти несчастные случаи, связанные не только с безопасностью жизни, но и с повреждением перевозимых товаров. Перевозчику придется компенсировать грузоотправителю убытки, а стоимость перевозки и время перевозки возрастут в разы. Когда стоимость перевозки и время перевозки динамически меняются, это значительно влияет на выбор вида транспорта. Поэтому проблема выбора структуры логистической цепочки является одной из важнейших, которую должны решить экспедиторские компании при планировании грузоперевозок. При этом эффективность альтернативных международных маршрутов позволяет экспедиторам экономить на затратах при выборе схемы доставки по заданным характеристикам груза.

Для выбора оптимального варианта необходимо сравнить все рассмотренные маршруты международных мультимодальных перевозок. Основными параметрами для сравнения являются – стоимость грузоперевозки и транзитное время в пути.

В таблице 29 представлено сравнение стоимости мультимодальной перевозки различными маршрутами.

Таблица 29 – Сравнение международных маршрутов по стоимости перевозки

Международный маршрут	Стоимость перевозки, руб.
«Шанхай – Владивосток – Москва»	328 272,34
«Шанхай – Маньчжурия – Забайкальск – Москва»	129 368,76
«Шанхай – Новороссийск – Москва»	332 587,5

Исходя из данных в таблице, можно сказать, что выгодным вариантом по цене перевозки является международный мультимодальный маршрут «Шанхай – Маньчжурия – Забайкальск – Москва», стоимость при котором составит 129 368,99 руб. Второе место по стоимости перевозки занимает маршрут «Шанхай – Владивосток – Москва», который обходится в 328 272,34 руб., а наименее невыгодным по стоимости является маршрут «Шанхай – Новороссийск – Москва», стоимость которого составит 332 587,5 руб.

Также стоит отметить, что каждая линия самостоятельно решает, какие сборы и доплаты ей устанавливать, и в каком размере. Поэтому в среднем ставка морского фрахта у различных компаний может варьироваться в пределах 150 – 200 USD.

Далее в таблице 30 представлено сравнение транзитного времени в пути по разным маршрутам.

Таблица 30 – Сравнение международных маршрутов по транзитному времени перевозки

Маршрут	Транзитное время доставки, дн.
«Шанхай – Владивосток – Москва»	24
«Шанхай – Маньчжурия – Забайкальск – Москва»	39
«Шанхай – Новороссийск – Москва»	42

По данным в таблице видно, что самым быстрым вариантом доставки будет маршрут «Шанхай – Владивосток – Москва», который займет всего 24 дня. Маршруты «Шанхай – Маньчжурия – Забайкальск – Москва» и «Шанхай – Новороссийск – Москва» относительно равны между собой по времени в пути, сроки перевозки по этим маршрутам составляют 39 и 42 дня.

Также следует отметить, что сроки, приведенные в данной работе, являются условными. Поскольку разные морские линии следуют по заданным направлениям с разной скоростью. Поэтому этот фактор зависит от выбора экспедитора.

Далее на рисунке 15 можно увидеть наглядное сравнение всех проанализированных маршрутов.

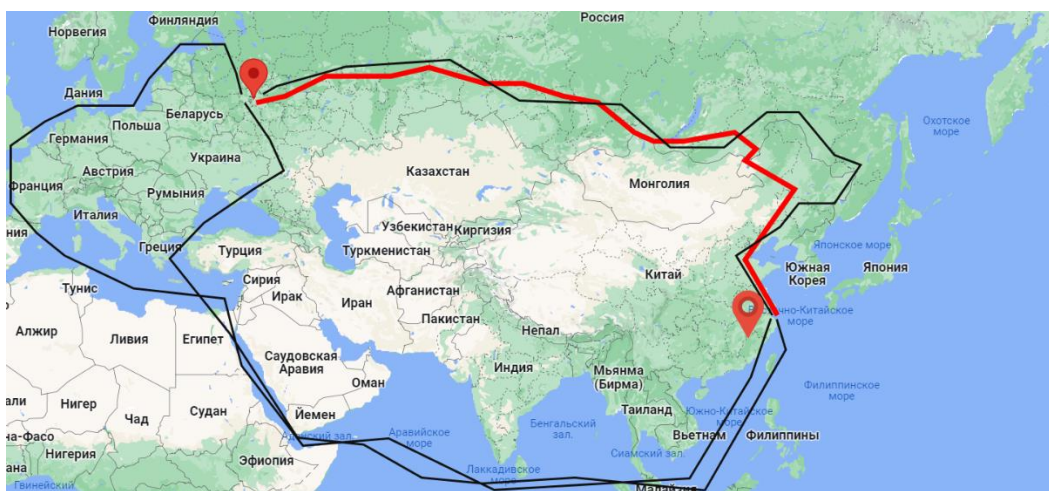


Рисунок 15 – Международные мультимодальные маршруты из КНР в Россию

На данном рисунке выделен маршрут «Шанхай – Маньчжурия – Забайкальск – Москва», поскольку он является оптимальным сразу по нескольким причинам. Во-первых, стоимость перевозки по данному маршруту является самой низкой среди альтернативных маршрутов, поэтому клиенту доступна максимальная денежная выгода. Во-вторых, железнодорожная перевозка практически не зависит от погодных условий по сравнению с морскими перевозками.

Выбирая наилучший вариант, необходимо определить приоритеты – или в пользу срока, или в пользу стоимости доставки. Стоит отметить, что выбор оптимального маршрута зависит также и от личных предпочтений клиента. Именно поэтому маршрут на доставку разрабатывается для каждого клиента индивидуально в зависимости от его целей, задач и личных предпочтений. В данной работе рассматривался груз – кожаная обувь. Стоимость товара в контейнере высокая. Для клиента была необходима более низкая стоимость перевозки. Таким образом, в данной ситуации оптимальным вариантом будет мультимодальная перевозка по международному маршруту «Шанхай – Маньчжурия – Забайкальск – Москва», стоимость при котором составляет 129 368,99 руб.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В процессе написания дипломной работы, согласно поставленным целям и задачам:

— были изучены теоретические основы международных мультимодальных перевозок;

— проанализирован процесс организации транспортировки товаров из Китая в контейнерах в мультимодальном сообщении на примере деятельности ООО «БизнесТрансАзия»;

— составлены маршруты контейнерного импорта товаров из Китая с применением мультимодальной системы транспортировки.

Можно сказать, что Китай является почти главным партнером России в торговых отношениях. Именно поэтому для России очень важны перспективы дальнейшего развития и сотрудничество на транспортном пути КНР-Россия. Но, к сожалению, состояние транспортной инфраструктуры России на сегодняшний день не позволяет заявить о себе на мировом рынке мультимодальных перевозок и занять значительную долю. На сегодняшний день из Азии идет огромный поток товаров в Европу, а Россия при этом занимает выгодное транзитное расположение. Однако с обострением политической ситуации в мире, ухудшением положения России и финансовым кризисом еще больше усугубился уже существующий ряд проблем. Однозначно все эти факторы так или иначе будут препятствовать вложению инвестиций в отрасль международных мультимодальных перевозок и будут затруднять ее дальнейшее развитие.

В первой главе была рассмотрена транспортная экспедиция в мультимодальных перевозках, система правового регулирования, а также был проанализирован международный и российский рынок мультимодальных перевозок.

Во второй главе была проанализирована деятельность ООО «БизнесТрансАзия» на рынке международных мультимодальных перевозок.

Третья глава была сформулирована по итогам второй главы, в ней были описаны возможные маршруты контейнерных перевозок в мультимодальном сообщении из КНР в Россию.

В заключении можно сделать вывод, что для российских компаний в условиях меняющейся внешнеэкономической ситуации необходимо уметь оптимизировать процессы размещения, перемещения и хранения грузов при осуществлении международных мультимодальных перевозок. Также очень важно уметь выбирать соответствующие виды транспорта и маршруты транспортировки в процессе международной логистики, чтобы минимизировать логистические затраты, сократить время транспортировки груза и сократить расстояние транспортировки.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Российская Федерация. Законы. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О транспортно-экспедиционной деятельности».
2. Постановление Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. N 554 "Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности".
3. Приказ Минтранса РФ от 11 февраля 2008 г. №23 «Порядок оформления и формы экспедиторских документов»
4. ГК РФ от 1996 г. (гл. 40 «Перевозка» и 41 «Транспортная экспедиция») [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/10164072/7ca002f6b8d5c3e430798742ef2f561b/> (дата обращения: 21.10.2021).
5. Правила ЮНКТАД/МТП 1992 г. и 1995 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rcb2010.livejournal.com/5074.html> (дата обращения: 17.10.2021).
6. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (Женева 19.05.1956). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://jurist.by/zhurnal/statia/obyavlenie-stoimosti-gruza-v-kontekste-kdpg-i-praktiki-arbitrazhnyh-sudov-rossijskoj-federacii> (дата обращения: 21.10.2021).
7. Еремеева Л.Э. Интермодальные и мультимодальные перевозки [Электронный ресурс]: учебное пособие / Л.Э. Еремеева; Сыкт. лесн. инс-т. - Электрон, дан. - Сыктывкар: СЛИ,2019. - 144 с. (дата обращения: 21.10.2021).
8. Королева Е.В., Лебедев В.Н. Перевозочные документы, используемые в международных смешанных перевозках грузов.-СПб.: 2019. - 163 с.
9. Никифоров, В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика / В.С. Никифоров. -М.: ТрансЛит, 2019. - 272 с.
10. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование. - М.: ТрансЛит, 2018. - 528 с.

11. Смешанные перевозки. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.wood.ru/ru/lophar2.html> (дата обращения: 17.11.2021).
12. Обратный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kffanek.kz/f/fbl.pdf> (дата обращения: 17.11.2021).
13. Накладная БИМКО (БИМКО “Conbicon Waybill”) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://center-bereg.ru/o5080.html> (дата обращения: 21.04.2022).
14. Коносамент БИМКО (БИМКО “Multidoc 95” – Multimodal Transport Bill of Lading) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://econ.wikireading.ru/hkajYscAPE> (дата обращения: 21.04.2022).
15. Накладная ФИАТА FWB Non Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=55680> (дата обращения: 21.04.2022).
16. Сайт международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.far-aerf.ru/fiata/exp_docs.htm (дата обращения: 21.04.2022).
17. Статья «Контейнерный рынок: от устойчивого спроса к росту предложения». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/analitika/1685/93581/> (дата обращения: 12.03.2022).
18. Виханский О. С., Наумов А. И. В54. Менеджмент: учебник / О. С. Виханский, А. И. Наумов. — 7 е изд. стереотипн. — М.: Магистр: ИНФРА М, 2019. — 576 с.
19. Официальный сайт ООО «БизнесТрансАзия». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://btasia.ru/> (дата обращения: 21.10.2021).
20. Годовая отчетность ООО «БизнесТрансАзия»
21. Внутренний документооборот ООО «БизнесТрансАзия»

22. Официальный сайт компании ПАО «ТрансКонтейнер». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.trcont.ru/ru/> (дата обращения: 18.03.2022).
23. Официальный сайт компании «Sea rates». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.searates.com/reference/portdistance/> (дата обращения: 18.03.2022).
24. Официальный сайт Международной торговой палаты ICC Russia. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://incoterms.iccwbo.ru/pravila-incoterms-inkoterms> (дата обращения: 01.04.2022).
25. Официальный сайт ИАТА. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iata.org> (дата обращения: 01.04.2022).
26. Официальный сайт ФИАТА. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.fiata.com> (дата обращения: 01.04.2022).
27. Официальный правовой сайт Консультант Плюс. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 29.10.2021).
28. Официальный сайт Федеральной таможенной службы Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru/> (дата обращения: 18.03.2022).
29. Официальный сайт института экономики и развития транспорта на основе статистики РЖД. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://iert.com.ru/> (дата обращения: 01.04.2022).
30. Официальный сайт Incoterms® 2020 - ICC - International Chamber of Commerce. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/> (дата обращения: 17.03.2022).
31. Официальный сайт Точка на карте. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://tochka-na-karte.ru/modules/travel/route_distance.php (дата обращения: 19.04.2022).
32. Официальный сайт Банк России: Центральный банк Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.cbr.ru/> (дата обращения: 19.04.2022).

33. Статистика оборота ВЭД. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://statimex.ru/statistic/950639/oborot/201901-201912/world/RU/> (дата обращения: 18.11.2022).

34. Burksiene, V.; Dvorak, J.; Duda, M. Upstream Social Marketing for Implementing Mobile Government. Societies 2019. – 54 с.

35. Daniels J.D., Radebaugh L.H., Sullivan D.P. International Business Environments and Operations / J.D. Daniels, L.H. Radebaugh, D.P. Sullivan –Pearson, 2015. - 897 p

36. Levina O.E. Changes in supply chains after Russia`s resoimse to Western sanctions. // Yuoth Science Week of Faculty of Marketing: collection of scientific articles of students, undergraduates, graduate student and auong teatchers, 2016.- p.95-98.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Акт о внедрении результатов бакалаврской работы

Утверждаю
Генеральный директор
ООО «БизнесТрансАзия»
Гончаров Р.Ю.
10 июня 2022 года

Акт внедрения

Настоящий акт составлен о том, что результат выпускной квалификационной работы студентки Института экономики, государственного управления и финансов, группы ЭЭ18-06Б-ММ очной формы обучения Хинхасвой Александры Леонидовны на тему «Совершенствование международных мультимодальных перевозок из КНР в Россию (на примере ООО «БизнесТрансАзия»)» успешно внедрен в работу компании в мае 2022 года. Предложенный Хинхасвой А.Л. маршрут международной мультимодальной перевозки представляет практическую ценность для деятельности ООО «БизнесТрансАзия». На основе предложенного автором маршрута отдел логистики оптимизировал затраты на осуществление перевозок в мультимодальном сообщении из КНР в Россию.

Генеральный директор
ООО «БизнесТрансАзия»
Гончаров Р.Ю.

Подпись



Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики государственного управления и финансов
Кафедра международной и управленческой экономики

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

 С.Л. Улина

«20» 06 2022 г.

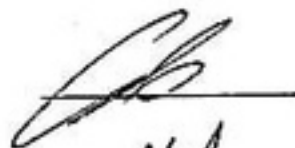
БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.02 – Менеджмент

38.03.02.05 – Международный менеджмент

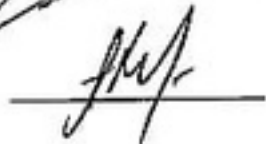
Совершенствование международных мультимодальных перевозок из КНР в
Россию (на примере ООО «БизнесТрансАзия»)

Руководитель



канд. экон. наук, доцент Д.Н. Суслов

Выпускник



А.Л. Хинхаева

Красноярск 2022