

Г. Г. Левкин

# Организация интермодальных перевозок

*Конспект лекций*



Москва-Берлин  
2014

УДК 656.1

ББК 39

Λ34

**Левкин Г. Г.**

Λ34      Организация интермодальных перевозок :  
конспект лекций / Г. Г. Левкин. –  
М.-Берлин: Директ-Медиа, 2014. – 178 стр.

ISBN 978-5-4475-2484-5

Конспект лекций «Организация интермодальных перевозок» разработан в соответствии с ФГОС ВПО второго поколения и учитывает программные требования к подготовке по специальности: 080506 «Логистика и управление цепями поставок». Может быть использовано также студентами направления «Менеджмент» профиль «Логистика» при изучении дисциплин «Логистика в транспортных системах».

Представленный теоретический материал позволяет получить комплексное представление об особенностях управления транспортировкой грузов в смешанном сообщении при участии интермодального оператора. Предназначено для студентов и преподавателей транспортных вузов.

УДК 656.1

ББК 39

ISBN 978-5-4475-2484-5    © Левкин Г. Г., текст 2014

© Издательство «Директ-Медиа», оформление, 2014

## Введение

Конспект лекций «Организация интермодальных перевозок» разработан в соответствии с государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования второго поколения и учитывает программные требования к подготовке специалистов по специальности «Логистика и управление цепями поставок». Представленный учебный материал охватывает широкий круг вопросов управления транспортировкой грузов в международном сообщении с участием нескольких видов транспорта.

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека – потребность в перемещении. Появление и развитие транспорта связано с возникновением и распространением цивилизации, ростом торговых отношений и культурного обмена, ростом производительных сил в стране и их связей с внешним миром. Однако ни один вид транспорта не может обеспечить полный цикл перемещения груза на дальние расстояния. Поэтому современные транспортные системы разрабатываются с учетом взаимодействия разных видов транспорта и внедрением концепции логистики в деятельность транспортных предприятий.

Цель освоения дисциплины – изучить основные пути движения грузов в международном сообщении; техническую и технологическую составляющую смешанных перевозок.

Задачи дисциплины:

- определить роль транспортного комплекса в развитии национальной экономики и ее международной интеграции;
- изучить технологию организации интермодальных перевозок;

- определить транспортные коридоры и основные направления движения международных грузопотоков;
- выяснить тенденции развития логистики в международных перевозках;
- изучить особенности ценообразования при транспортировке грузов с использованием интермодальной технологии;
- изучить особенности страхования при организации доставки грузов в международном сообщении.

После изучения дисциплины студент должен знать:

- роль транспорта и его место в международной торговле;
- основные транспортные коридоры и направления международных грузопотоков;
- основополагающие тенденции развития логистики в международных перевозках;
- особенности деятельности интермодального оператора;
- основные транспортные системы в смешанных перевозках;
- виды рисков в международных перевозках.

Студент должен уметь:

- использовать международное транспортное право;
- организовывать транспортно-экспедиционную работу;
- составлять оптимальный маршрут при организации межконтинентальных и внутриконтинентальных перевозок;

Студент должен иметь навыки:

- в организации интермодальных перевозок;
- в информационном обеспечении интермодальных перевозок;

- в разработке схем интегрированных цепей поставок.

Для углубленного изучения дисциплины можно воспользоваться ссылками на литературные источники, которые приведены в конце каждой темы. Часть литературных источников снабжены ссылками в Интернет на полный текст статьи или учебного пособия на сайтах [scipeople.com](http://scipeople.com) и [biblioclub.ru](http://biblioclub.ru).

В качестве информационной поддержки при освоении дисциплины следует использовать материалы учебного сайта доцента Левкина ([www.tovarovedenie.org](http://www.tovarovedenie.org)), где размещены ситуационные задачи, презентации лекций и ссылки на специализированные сайты.

# **Лекция 1.**

## **Введение в дисциплину**

### **«Организация интермодальных перевозок»**

#### **1.1. Роль транспорта в товародвижении на современном этапе развития экономики**

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека – потребность в перемещении. Появление и развитие транспорта связано с возникновением и распространением цивилизации, ростом торговых отношений и культурного обмена, ростом производительных сил в стране и их связей с внешним миром. Однако ни один вид транспорта не может обеспечить полный цикл перемещения груза на дальние расстояния. Поэтому современные транспортные системы разрабатываются с учетом взаимодействия разных видов транспорта и путем внедрения концепции логистики в деятельность транспортных предприятий.

Дисциплина «Организация интермодальных перевозок» включает в себя изучение основных путей движения грузов в международном сообщении, технической и технологической составляющей смешанных перевозок.

Интермодальные перевозки можно назвать новым этапом в области международных перевозок грузов. Повышение надежности транспортного обслуживания, сокращение стоимости и сроков доставки грузов достигаются за счет интеграции разных видов транспорта, исключения задержки груза в пунктах перевалки, управления всем процессом доставки груза со склада отправителя на склад получателя одним оператором на основе единого технологического графика и новейших компьютерных технологий.

Представления о транспортировке грузов в России стали существенно изменяться с развитием рыночных

отношений – от транспорта, как отрасли промышленности, до сферы услуг – транспортного сервиса. Поэтому потребители транспортных услуг выбирают такие виды транспорта и способы транспортировки, которые обеспечивают высокое качество логистического сервиса.

Особенность транспорта заключается в том, что он не перерабатывает сырьё и не создаёт материальных продуктов, а результатом его деятельности являются услуги. Транспортные услуги могут осуществляться специализированными автотранспортными предприятиями (в рамках логистического аутсорсинга) или же предприятиями-изготовителями, оптовыми и розничными торговыми предприятиями при осуществлении централизованной доставки грузов потребителям материального потока. Различают транспорт общего пользования и транспорт не общего пользования.

Транспортный сервис в современных условиях включает не только собственно перевозку грузов от поставщика к потребителю, но и большое число экспедиторских, информационных, таможенных операций. Поэтому транспортировку можно определить как ключевую логистическую функцию, которая связана с перемещением груза в цепи поставок по определенной технологии.

Основными требованиями, предъявляемыми потребителями транспортных услуг, являются следующие:

- минимальная продолжительность доставки;
- обеспечение сохранности груза при доставке;
- наличие дополнительных услуг (таможенная очистка, сопровождение груза);
- гибкость обслуживания;
- отлаженная система информационного обмена и документирования;
- организация доставки груза «от двери до двери»;
- приемлемая стоимость перевозки.

Со стороны продавца, посредника или транспортной организации рациональная организация транспортировки приводит:

- к снижению общих затрат на движение материальных потоков;
- уменьшению длительности цикла обслуживания заказов потребителей;
- уменьшению отрицательного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

Таким образом, транспортная услуга в рыночных условиях становится товаром, особенно при наличии конкуренции между транспортными организациями. Использование интермодальной технологии при транспортировке грузов позволяет сократить затраты и повысить качество обслуживания в транспортных системах.

## **1.2. Задачи и принципы логистики при транспортировке грузов**

Для достижения оптимального результата при транспортировке решаются следующие задачи логистики.

Задача 1. Создание транспортных систем, в том числе транспортных коридоров и транспортных цепей.

*Транспортный коридор* – это: «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, которые работают на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий этих перевозок».

*Транспортная цепь* – этапы перевозок груза на определённые расстояния, в течение определённого

периода времени, с использованием транспортных средств одного или нескольких видов транспорта.

Задача 2. Совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта в случае смешанных перевозок.

Задача 3. Обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса.

Задача 4. Выбор вида транспорта (автомобильный, морской, воздушный и т.д.).

Задача 5. Выбор способа транспортировки (унимодальная, интермодальная, комбинированная).

Задача 6. Выбор перевозчиков и логистических провайдеров (подрядчиков по транспортировке).

Задача 7. Оптимизация транспортного процесса.

Задача 8. Определение рациональных маршрутов доставки.

Основная цель транспортной логистики, как и логистики в целом – снижение затрат на физическое товародвижение. Эта цель достигается путём соблюдения следующих основополагающих принципов.

Принцип 1. Максимально полное использование грузоподъёмности или грузовместимости транспортных средств и организация поставок без складов.

Принцип 2. Кратность транспортной единицы груза единицам заказа, отправки и складирования.

Принцип 3. Стандартизация тары.

Принцип 4. Экономия от укрупнения партий и дальности перевозки грузов, так как в этом случае расходы на 1 тоннокилометр минимальны.

Принцип 5. Концентрация грузопотоков на отдельных каналах распределения товаров и отказ от неэкономичных каналов.

Принцип 6. Доставка грузов по технологии «точно в срок» на основе разработки и реализации единого технологического транспортно-производственного

процесса и интеграции транспорта, производства и потребления.

Реализация этих принципов на практике позволяет добиться максимальной экономической эффективности для транспортного или торгового предприятия, улучшить взаимодействие между участниками транспортного процесса.

### **1.3. Основные задачи организации доставки грузов**

На предприятии управление транспортировкой состоит из нескольких этапов:

- выбор вида транспорта;
- выбор способа транспортировки;
- выбор транспортного средства;
- выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке;
- оптимизация транспортного процесса.

В случае выбора интермодального способа транспортировки, осуществляется выбор оператора, который организует доставку грузов в международном сообщении. При организации транспортировки необходимо согласовать и комплексно спланировать ее операции совместно с другими логистическими функциями, например складированием, управлением запасами и закупками.

На выбор транспортных средств будут влиять следующие условия:

- характер груза (вес, объем, консистенция);
- количество отправляемых партий;
- срочность доставки груза заказчику;
- местонахождение пунктов отправки и назначения с учетом климатических и сезонных характеристик;
- расстояние, на которое перевозится груз;

- ценность груза;
- близость расположения точки доставки к транспортным коммуникациям.

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характеристиках различных видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный и трубопроводный).

Для определения основного вида транспорта в интермодальной перевозке выделяют шесть главных факторов, влияющих на принятие решения:

- время доставки;
- стоимость перевозки;
- надежность соблюдения графика доставки груза;
- частота отправок;
- способность перевозить разные грузы; способность доставить груз в любую точку территории.

Правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов, связанных с транспортировкой различными видами транспорта.

По числу видов транспорта, принимающих участие в перевозке, системы доставки делятся на одновидовую или унимодальную и многовидовую – мультимодальную или интермодальную.

*Мультимодальные перевозки* – это перевозки двумя и более видами транспорта и внутри страны или в международном сообщении.

*Интермодальные перевозки* – это система доставки грузов в международном сообщении несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу и в единой грузовой единице.

Различают также комбинированную перевозку. В этом случае осуществляется перевозка одного транспортного средства с грузом в другом транспортном средстве (паромные переправы, контейнерные перевозки).

Маршрутизация перевозок осуществляется для исключения лишних затрат при перевозке грузов от продавца к потребителю в процессе распределения товаров в сфере товарного обращения, внутри страны и в международном сообщении.

В результате маршрутизации перевозок достигается сокращение непроизводительных порожних пробегов подвижного состава, повышение качества обслуживания потребителей.

В общем виде задача маршрутизации формулируется следующим образом:

при заданном множестве пунктов размещения потребителей материального потока, объёмов поставок и ограниченных ресурсах подвижного состава требуется определить маршруты, при реализации которых расходы на доставку будут минимальны, а точность и своевременность доставки велика.

Таким образом, транспорт является важнейшим элементом в логистических системах, так как с его помощью осуществляется перемещение материальных потоков внутри предприятий и между предприятиями. Использование принципов логистики при управлении транспортировкой грузов и всех сопутствующих операций позволяет значительно улучшить показатели работы предприятий разных сфер деятельности.

### **Контрольные вопросы**

1. Основные требования, предъявляемые потребителями к услугам транспорта.
2. Задачи транспортной логистики.
3. Основопологающие принципы транспортной логистики.
4. Порядок выбора вида транспортного средства.
5. Классификация систем доставки грузов по числу видов транспорта.

## **Лекция 2.**

### **Обоснование логистической концепции организации локальных транспортных систем**

#### **2.1. Состояние и перспективы развития транспортного рынка Российской Федерации**

В условиях современного транспортного рынка в целях рациональной организации перевозок грузовладельцы встречаются с широким выбором перевозчиков с помощью различных видов транспорта. Поэтому возникает актуальная проблема определения рационального варианта перевозки из множества возможных. Эта задача усложняется при заключении внешнеэкономических контрактов.

Развитие рыночных отношений в России повлекло за собой дезинтеграцию промышленного производства и транспорта, разрушение устоявшихся хозяйственных связей. Транспортный рынок в настоящее время представляет собой совокупность самостоятельных организаций (перевозчиков и посредников) с выраженным преобладанием мелкого капитала. Предприятиями негосударственных форм собственности выполняется на автомобильном транспорте 90% перевозок грузов, на морском транспорте – 99%, речном – 94%, воздушном – 64%.

Раздробление транспортной системы в России привело к возникновению трудностей планирования транспортного процесса как по стране в целом (макроуровень), так и во взаимодействии с другими странами при участии в системе международных транспортных коридоров (глобальный уровень). Это привело к развитию противоречий между интересами грузоперевозчиков и заказчиков услуг транспорта. В отношении всего транспортного комплекса Российской Федерации

в настоящее время отсутствует управляющая подсистема, позволяющая осуществить настройку функционирования этого комплекса.

В связи со значительным увеличением количества перевозчиков и транспортно-экспедиционных компаний, перед грузовладельцами возникает задача самостоятельного планирования и организации процесса доставки грузов, выбора логистических посредников или логистических провайдеров, оказывающих комплексную услугу. При этом возникает необходимость определения рационального варианта транспортировки из множества возможных, различающихся владельцами транспорта, видами транспортных средств, их сочетаниями.

Существующее положение, таким образом, определяется следующими обстоятельствами:

- происшедшей деструктуризацией транспортного рынка, приведшей к появлению большого числа мелких или средних предприятий;
- отсутствием единой централизованной системы планирования перевозок для эффективного управления цепями поставок, правомочной распределять объемы между предприятиями магистральных видов транспорта.

Следовательно, в сложившихся условиях грузовладельцы могут заниматься составлением транспортных схем самостоятельно или пользоваться услугами операторов интермодальных перевозок.

Таким образом, современная тенденция развития рынка логистических услуг в России после длительного периода выполнения предприятиями единичных логистических функций или операций направлена на возникновение и развитие логистических компаний, оказывающих комплекс услуг в интересах клиента и в соответствии с его запросами. Такие предприятия получили название «логистический провайдер».

## 2.2. Понятие локальной транспортной системы

В современных условиях грузовладельцы или взаимодействующие с ними интермодальные операторы осуществляют планирование доставки груза с использованием различных видов транспорта и с участием грузовых терминалов.

Форму исполнения этой функции можно представить в виде процесса организации локальных транспортных систем (ЛТС) – как совокупности средств транспорта, используемых путей сообщения, подразделений и различных организаций, объединяемых и координируемых одним грузовладельцем (или интермодальным оператором) с целью выполнения перевозок с заданными количественными и качественными показателями.

Основное отличие локальной транспортной системы от глобальной транспортной системы в международной торговле заключается в том, что ЛТС организуется и функционирует для выполнения конкретной перевозки, в интересах отдельного грузовладельца или интермодального оператора.

В этой связи транспортная система может рассматриваться как совокупность различных локальных транспортных систем. Для организации работы таких систем можно использовать следующие положения концепции логистики.

**Положение 1.** Реализация принципа системного подхода на макро- и микроуровне.

Максимальный эффект можно получить, лишь улучшая показатели совокупного материального потока на всём его протяжении – от грузоотправителя вплоть до конечного потребителя. При этом все звенья общей транспортной цепи должны работать как единая система.

**Положение 2.** Учёт логистических затрат на протяжении всей транспортной цепи.

Управлять затратами можно лишь в том случае, если их точно измерить и разнести по отдельным этапам транспортного процесса. Традиционные системы учёта затрат не позволяют это осуществить. Для рационального управления материальными потоками при транспортировке необходимо владеть информацией о характере взаимодействия разных видов затрат.

**Положение 3.** Создание современных условий труда. Люди – важнейший элемент логистических систем. Для того чтобы кадры были квалифицированными и дееспособными, необходимо создавать хорошие условия труда, проводить обучение и предлагать перспективы карьерного роста.

**Положение 4.** Занятие ниши на рынке и развитие сервиса на современном уровне.

Для занятия ниши на рынке транспортных услуг существуют два пути.

Путь 1. Разработка новых услуг.

Путь 2. Повышение качества основных и сопутствующих услуг и, как следствие, повышение уровня логистического сервиса.

Повышение качества услуги при транспортировке приводит к тому, что потребитель материального потока отдаст предпочтение тому предприятию, которое обеспечит более высокий уровень обслуживания (например, доставит груз вовремя, в удобной таре, приемлемыми партиями и в нужном ассортименте).

**Положение 5.** Способность логистических систем к адаптации в условиях неопределенности окружающей среды. Появление большого количества разнообразных товаров и услуг повышает степень неопределённости спроса на них, обуславливает резкие колебания параметров материальных потоков, проходящих через логистические системы. Поэтому способность предприятий к адаптации является существенным фактором устойчивого положения на рынке.

**Положение 6.** Отказ от выпуска универсального технологического и подъёмно-транспортного оборудования. Для эффективного складирования и транспортировки необходимо оборудование соответствующее конкретным условиям.

**Положение 7.** Принятие решений на основе экономических компромиссов. Это означает, что увеличение затрат в одном из звеньев транспортной цепи допустимо и необходимо при условии, что это приведет к увеличению прибыли или снижению затрат в целом по транспортной цепи.

Анализ специальной литературы показывает, что имеющиеся методики организации транспортного процесса рассчитаны на использование их владельцами транспорта и при перевозке несовместимых однотипных грузов одним видом транспорта по территории одной страны.

К примеру, стандартная транспортная задача, где целевой функцией задается минимальная стоимость транспортировки с учетом ограничений на производство (предложение), на спрос, а также расходы по доставке от грузоотправителей к грузополучателям. Когда одно из условий при формировании локальных транспортных систем нарушается, разрушается вся модель.

При пересечении границ могут изменяться правила перевозки груза. При переходе к интермодальной перевозке изменяются способы расчета тарифа. При перевозках совместимых разнотипных грузов появляется возможность комплектовать контейнеры. Эти особенности технологии интермодальных перевозок требуют изменения моделей расчета и оптимизации логистических затрат.

Таким образом, при планировании работы локальных транспортных систем наблюдается слабая проработка методического аппарата для использования

грузовладельцем или интермодальным оператором при организации доставки грузов.

### **2.3. Методология организации локальных транспортных систем при интермодальных перевозках**

Общая методология процесса формирования локальных транспортных систем основывается на положении, определяющим, что организаторами систем доставки груза в международном сообщении могут являться грузоотправитель, грузополучатель или интермодальный оператор (организаторы доставки), а исполнителями – транспортные организации.

Из имеющегося предложения от транспортных предприятий организатор доставки грузов выбирает приемлемые варианты или их сочетания. При этом подходы к рациональному планированию перевозок у организаторов доставки и владельцев транспорта существенно отличаются.

В частности, перевозчики, рассчитывая возможность переработки грузопотоков разных владельцев, учитывают вероятностные параметры доставки грузов по разным клиентам, так как заявки на перевозку поступают неравномерно (стохастическая модель).

В свою очередь, грузовладелец или интермодальный оператор точно рассчитывают график выполнения перевозок на основе имеющихся данных (детерминированная модель).

Следовательно, организация транспортного процесса должна включать в себя определенную последовательность действий:

- формулировка начальных перечней транспортных услуг по результатам конъюнктурного исследования транспортного рынка;
- составление из перечня совместимых элементов групп транспортных услуг;

– составление из выделенных групп локальных транспортных систем, оптимальных по заданным критериям;

– выбор из альтернативных локальных транспортных систем приемлемых вариантов, по значениям количественных и качественных показателей наиболее соответствующих существующим ситуациям; выбор оптимальной локальной транспортной системы.

Важной проблемой при реализации выбранной локальной транспортной системы является согласование интересов участников логистического процесса, обуславливающее организационный переход от имманентности к синергии. В условиях высокой конкуренции владельцы транспортных средств могут уделять повышенное внимание ускорению оборота вложенных финансовых средств и увеличению количества контрактов, что может привести к ухудшению качества транспортного процесса и неудовлетворению потребностей клиентов. Поэтому при организации локальных транспортных систем должны быть использованы принципы логистики.

### **Контрольные вопросы**

1. Состояние и перспективы развития транспортного рынка Российской Федерации.
2. Понятие локальной транспортной системы.
3. Методология организации локальных транспортных систем при интермодальных перевозках.
4. Сравнительная характеристика детерминированной и стохастической модели при транспортировке грузов.
5. Основные положения концепции логистики.

## **Лекция 3.**

### **Логистика в международной торговле**

#### **3.1. Глобальная логистика**

Международная торговля исторически представляет собой обширную сферу деятельности человеческого общества. Развитие международной торговли с момента ее возникновения шло в направлении постепенной глобализации движения материальных потоков между странами и в настоящее время достигло значительного развития.

Использование логистики в международном масштабе направлено на обеспечение беспрепятственного перемещения потоков сырья, товаров и услуг на континентальном и межконтинентальном уровнях. Международная (глобальная) логистика имеет ряд принципиальных отличий от перемещения материальных потоков внутри страны, главными из которых являются следующие:

- внешнеторговые операции обычно связаны с исключительно крупными объемами партий, что позволяет компенсировать более высокие затраты на транспортировку и дополнительные накладные расходы (например, на таможенное оформление грузов);

- для международных рынков характерна большая степень неопределенности и соответственно выше уровень коммерческих и логистических рисков;

- большое число посредников затрудняет их взаимодействие и координацию в логистической цепи, что повышает риски принятия неэффективных управленческих решений и ведет к дополнительным затратам.

Глобализация логистических процессов в международной торговле постоянно развивается, хотя и порождает целый ряд специфических проблем.

Эти проблемы можно сгруппировать по четырем основным направлениям:

- экономические (наличие международной конкуренции, дополнительных рисков и затрат);
- физические (пограничный и таможенный контроль);
- технические (различия в стандартах разных стран, условиях обеспечения безопасности);
- фискальные (различия в налогообложении, ставках НДС и акцизов).

Большинство из перечисленных проблем снимается путем международной интеграции, о чем свидетельствует опыт западноевропейских стран по созданию и углублению сотрудничества в рамках Европейского сообщества.

В международной торговле существуют устойчивые внутриконтинентальные и межконтинентальные потоки, при этом по объему преобладают внутриконтинентальные потоки. Бесспорным лидером по этому показателю является Западная Европа.

Среди межконтинентальных товарно-материальных потоков наиболее значимыми являются: из Японии в США и Западную Европу; из стран Восточной Азии и Юго-Восточной Азии в том же направлении. В целом через Россию проходит лишь незначительная доля товаров в международном сообщении.

При оптимизации материальных потоков в международном масштабе решаются вопросы, связанные с созданием транспортной инфраструктуры групп стран. Проблемами развития инфраструктуры занимаются региональные экономические комиссии ООН. В частности, Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) работает над созданием единой европейской инфраструктуры, то есть сети автомобильных и железных дорог, системы внутренних водных путей.

Большое значение в международной торговле имеют транспортные коридоры. В настоящее время рассматриваются проекты ряда новых международных транспортных коридоров, в частности Америка (Аляска) – Сибирь, с туннелем под Беринговым проливом. Появился новый транспортный маршрут под названием «Чайна лэнбридж» - из стран Юго-Восточной Азии через Китай в страны СНГ (Узбекистан, Казахстан, Киргизию).

При построении международных транспортных логистических систем решаются следующие вопросы:

- создание свободного рынка перевозок без ограничений его вместимости и нагрузки;
- разработка правил защиты мирового рынка логистических услуг;
- либерализация транспортных и таможенных процедур при переходе грузов через границы;
- согласование провозной способности магистрального транспорта и производительности железнодорожных и складских устройств разных государств;
- применение в международной торговле правил, форм и стандартов, обязательных для членов сообщества.

Таким образом, использование логистики в международной торговле направлено на устранение сложностей взаимодействия между странами, таможенных барьеров и создание единой системы товародвижения в международном масштабе.

### **3.2. Логистика во внешнеторговой деятельности Российской Федерации**

Глобализация международной торговли и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового оборота России требуют новых подходов к развитию транспорта, новых высокоэффективных технологий

организации международных транспортных услуг на территории РФ.

Анализ современного состояния рынка транспортно-логистических услуг, которые реализуются национальным транспортным комплексом в различных регионах России, показывает наличие множества проблем, снижающих эффективность решения основных задач логистики:

- слабость взаимодействия различных видов транспорта;
- длительность движения грузов по логистическим каналам;
- высокие затраты на физическое товародвижение;
- низкое качество логистических услуг;
- низкая пропускная способность транспортного комплекса России.

Россия в силу своего географического расположения находится в центре пересечения международных торговых путей, поэтому актуальным является разработка технологий управления транзитными материальными потоками и разработка программы по привлечению на территорию России крупных международных потоков. При этом для осуществления этой задачи необходимо рассматривать логистику во внешней торговле на макроуровне (взаимодействие с другими странами) и на микроуровне (уровень коммерческих организаций, осуществляющих внешнеторговую деятельность, транспортно-экспедиционных компаний, выполняющих международные перевозки).

На макроуровне логистика используется при разработке цепей поставок товаров в международном сообщении. При этом учитываются международные торговые условия, межгосударственная документация и другие факторы. При создании логистической

системы в международном масштабе возникают следующие проблемы:

- отсутствие согласованности в таможенных и технических процедурах при переходе материальных потоков через границы;
- отсутствие унификации требований, правил, тарифов и стандартов к технологиям транспортировки и техническим средствам при пересечении границы.

Эти специфические проблемы существенно осложняют участие России в функционировании глобальных макрологистических систем. Для устранения этих проблем необходима целенаправленная политика государства. Одним из последних решений в этом направлении за последнее время было создание таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии.

Современное хозяйство на Евразийском пространстве устроено так, что производство товаров осуществляется в основном в странах Юго-Восточной Азии, а главным потребителем являются страны Европы. Несмотря на высокую пропускную способность Транссибирской магистрали, международные транспортные потоки сегодня проходят вне России.

Основной причиной такого положения является низкая оснащенность Транссиба складами по переработке грузов. В связи с этим возникает необходимость создания региональных грузовых транспортных центров (ГТЦ). Благодаря объединению взаимосвязанных услуг (транспортировка, промежуточное хранение грузов, таможенные процедуры) в ГТЦ, создается возможность предоставлять качественно новое обслуживание для участников международных рынков. ГТЦ представляют собой специальные узловые логистические предприятия, на которых концентрируются материальные потоки, направляемые в определенную экономическую зону какого-либо региона.

ГТЦ выполняют функцию перекрестка материальных потоков, а также могут выполнять работы по сборке и настройке машинно-технической продукции, по погрузке и выгрузке больших партий грузов. Их использование создает возможности для промежуточного хранения больших партий грузов, содействия клиентуре в планировании и осуществлении доставки товаров, обслуживания и ремонта транспортных средств.

Классификацию ГТЦ можно произвести по различным критериям (по объектам обслуживания, по организационной структуре, по набору предоставляемых услуг, по объемам работы и т.д.). Многоступенчатые логистические системы содержат ГТЦ, концентрирующие или рассеивающие грузопотоки, а также комбинированные центры. Важным является наличие и использование на ГТЦ современных информационных систем.

Таким образом, для совершенствования товародвижения в мировом масштабе необходимы согласованные действия разных государств, а также улучшение движения материальных потоков на территории отдельных государств за счет использования логистического подхода на макро- и микроуровне.

### **3.3. Логистика предприятий во внешнеэкономической деятельности**

Участие торгового или производственного предприятия в международной торговле значительно увеличивает затраты предприятия, усложняет организацию товародвижения, поэтому применение логистики позволяет снизить затраты на транспортировку и промежуточное хранение товаров.

Основными участниками логистического канала внешнеторговых сделок являются:

- предприятия, закупающие самостоятельно за границей сырье или товары;
- транспортно-экспедиционные компании;
- интермодальные операторы;
- коммерческие посредники.

Транспортно-экспедиторские компании (ТЭК) это не только перевозчики грузов, но и вся инфраструктура, которая связывает участников внешнеторговых сделок с перевозчиками, портами, терминалами, складами, таможенными органами.

Традиционная перевозка в современных условиях наполнена разными элементами внешнеторгового консультирования, которые позволяют транспортно-экспедиторским компаниям предложить внешнеторговое сопровождение грузов по принципу одного окна. Поэтому предприятия часто не занимаются самостоятельно внешнеторговой деятельностью, а передают эту функцию на аутсорсинг коммерческим посредникам или транспортно-экспедиционным компаниям.

ТЭК может оказывать своим клиентам следующие услуги:

- подбор соответствующего кода ТН ВЭД;
- оформление необходимых разрешительных документов;
- подбор оптимального маршрута и вида транспорта;
- заключение внешнеторгового контракта.

Предприятие может заключить с ТЭК договор купли-продажи товаров, а ТЭК продает доставленный товар в рамках внутренней торговли. Следовательно, предприятие отказывается от выполнения сложных внешнеэкономических операций и передает ее на внешнее исполнение.

## **Контрольные вопросы**

1. Характерные особенности управления цепями поставок во внешнеэкономической деятельности.
2. Основные проблемы, возникающие при создании логистической системы в международном масштабе.
3. Вопросы, решаемые при создании международных логистических систем.
4. Характеристика региональных грузовых транспортных центров, особенности классификации.
5. Базисные условия поставки в международной торговле.

## **Лекция 4.**

### **Информационное обеспечение транспортного процесса в международной торговле**

#### **4.1. Информационное обеспечение в мультимодальных транспортных системах**

Доставка грузов в международном сообщении связана с постоянным обменом информацией между всеми участниками логистического процесса. В настоящее время практически невозможно обеспечить качественную доставку грузов без своевременного обеспечения информацией грузоотправителей, грузополучателей, операторов и представителей транспортных компаний.

Информационные потоки в логистических системах можно разделить на потоки отдельного предприятия или транспортной компании (микроуровень) и потоки межорганизационного, регионального и межгосударственного уровня (макроуровень).

В транспортных системах различают информационные потоки следующих категорий:

- оперативная информация о погрузке-разгрузке транспортных средств;
- оперативно-учетная информация о выполнении норм загрузки транспортных средств;
- отчетная информация по установленным показателям;
- информация о месте нахождения груза;
- информация о технологических процессах внутри контейнерных терминалов;
- информация о взаимодействии между видами транспорта и др.

*Транспортные системы* – это крупные системы, состоящие из множества звеньев и элементов. Работу транспортной системы сопровождает большой поток информации ситуационного характера, так как транспортный процесс имеет стохастический характер, то есть подвержен воздействию случайных внешних обстоятельств.

В транспортных системах, построенных на принципах логистики, аспект сопровождения материального потока информационными потоками является центральным для гарантии устойчивости и управляемости системы. Информационное обеспечение для мультимодальных транспортных систем с использованием интермодальных технологий имеет особое значение в связи с тем, что в них объединены несколько видов транспорта в одну систему для организации доставки «точно в срок». Доставка грузов в установленные сроки рассматривается как главный показатель качества обслуживания клиентов. При этом особенностью транспортного процесса в международном сообщении является сложность контроля за транспортными средствами и грузовыми единицами в пути движения.

Для уменьшения недостатков в работе транспорта необходимо более тщательно относиться к сбору информации на всех этапах ее возникновения, так как эффективность транспортного процесса зависит от оперативности и точности учета доходов и расходов, от быстроты реагирования транспортных компаний на изменяющиеся условия внешней среды, конъюнктуры транспортного рынка и изменения цен на транспортные услуги. Возможность эффективного управления транспортной системой зависит не только от наличия информации, но и от ее характера, технических средств получения и обработки.

Создание системы информационного обеспечения транспортного процесса включает в себя вопросы

исследование информационных потоков на основе заявок от клиентов. Анализ заявки клиента транспортным предприятием или интермодальным оператором является ответственным моментом взаимоотношений между заказчиком и исполнителями, поэтому требует детального расчета по каждому элементу.

Любая система нормально функционирует при синхронном материальном и информационном потоках, но для систем, построенных на принципах логистики, необходимо часть информации получать с опережением с целью уменьшения уровня риска при осуществлении доставки грузов в рамках концепции «точно в срок».

Таким образом, развитие информационного обеспечения в логистических системах связано с возрастающей ролью информации в сфере обращения товаров и услуг, а также с увеличением объема сведений, сопутствующих материальным потокам.

#### **4.2. Информационное взаимодействие между продавцом и покупателем в международной торговле**

Информационные потоки пронизывают всю сферу обращения грузов в международной торговле. При этом в рамках логистического подхода рассматриваются только те информационные потоки, которые связаны с материальными потоками и запасами. Это сопроводительные документы, заказы на товар, информация о движении запасов на складе или о перемещении транспортных средств и др.

При организации взаимодействия грузоотправителей и грузополучателей в международной торговле используются соответствующие информационные технологии для автоматизации заказов на поставку, при переговорах и заключении договоров, при организации доставки грузов, что позволяет максимально сократить время

логистического цикла от получения заявки до поступления груза на склад клиента.

Особую трудность в международной торговле представляет собой составление сопроводительной документации, поэтому для автоматизации закупок используется электронный обмен данными (electronic data interchange, EDI). Отправляемому товару присваивается уникальный штрих-код, который включается во все сопроводительные документы для автоматической идентификации.

Для совершенствования взаимодействия между поставщиками и покупателями в настоящее время используется система электронного бизнеса как осуществление бизнес-процессов в глобальных компьютерных сетях. Электронный бизнес сокращенно обозначается B2B.

К основным технологиям электронного бизнеса относят:

- электронную коммерции (B2C);
- электронное взаимодействие с правительственными организациями (B2G);
- электронное взаимодействие с сотрудниками (B2E).

Основные преимущества электронных закупок следующие:

- мгновенный доступ к поставщикам, расположенным в любой точке мира;
- прозрачный рынок, на котором товары легкодоступны, а условия их получения приемлемы;
- автоматизация закупок посредством стандартных процедур;
- экономия времени, необходимого для осуществления закупки;
- снижение уровня затрат на закупку;
- возможность использования аутсорсинга.

Большинство программных продуктов, автоматизирующих управление закупками промышленных или торговых предприятий, содержат следующие функции: мониторинг договорных отношений с поставщиками

и перевозчиками; контроль обязательств по оплате поставок; генерация документов, необходимых для приемки товаров на складе; выставление претензий поставщику.

Таким образом, сфера закупок является начальной частью общей товаропроводящей цепи, поэтому от качества выполнения процедуры закупок зависит работа всей цепи поставок.

### **4.3. Уровни информационного потока при организации транспортного процесса**

Весь массив информации для организации транспортного процесса можно разделить на четыре уровня в соответствии со стадиями транспортного процесса:

- стадия допроектных решений;
- стадия проектирования;
- стадия реализации;
- послереализационная стадия.

На первом уровне информационного потока перевозчиком или интермодальным оператором формируется пакет сообщений, в который входит информация из договора или заявки от клиента: данные о грузе, таре и упаковке; правила перевозки грузов; места дислокации грузоотправителя и грузополучателя; вид транспорта; сроки доставки груза; требования заказчика; особые условия транспортировки; данные анализа условий эксплуатации транспортных средств и особенностей транспортной сети в регионе перевозки; предварительно составленный маршрут.

На втором уровне информационного потока (стадия проектирования) формируется опережающий поток информации для подготовки мероприятий, обеспечивающих транспортный процесс с минимизацией логистического риска.

На этом этапе осуществляется:

- выбор транспортных средств с учетом информации, полученной на стадии допроектных решений;
- подготовка транспортного средства к выезду;
- составление документов для перевозки;
- определение времени возврата транспортного средства или контейнера на предприятие.

На этой же стадии у грузоотправителя формируется пакет информационных сообщений, включающий в себя:

- время готовности груза к отправке;
- время подачи транспортного средства к погрузке;
- товарно-транспортные документы.

Стадия реализации или третий уровень информационного потока – это синхронный с движением транспортного средства поток информации, обеспечивающий гарантированно безопасную и своевременную доставку грузов к месту назначения.

На этой стадии формируется пакет сообщений, включающих в себя следующую информацию:

- о маршруте движения транспортного средства с указанием возможных мест повышенного риска;
- место нахождения груза в определенный момент времени;
- время погрузки, разгрузки и движения по маршруту;
- время окончания работы на маршруте.

Фиксация места нахождения транспортного средства на маршруте нужна не только для контроля своевременности доставки груза, но и для корректировки маршрута при возникновении неблагоприятных обстоятельств.

Послереализационная стадия включает в себя информацию «последствия», то есть обработку

и анализ информации после реализации процесса транспортировки:

- отчеты по установленным показателям;
- выявление недостатков в организации транспортного процесса.

Информация этого уровня позволяет учесть недоработки проектирования и реализации системы транспортировки, что дает возможность увеличить ее надежность в будущем.

#### **4.4. Основные средства навигации и контроля на транспорте**

Транспортное хозяйство является одной из функциональных областей логистики, которая обеспечивает перемещение материальных потоков между поставщиками и потребителями в макрологистических системах. Для повышения эффективности транспортного процесса используются различные информационные технологии.

В последнее время на автомобильных дорогах для управления потоками транспортных средств используют геоинформационные системы, представляющие собой набор средств для создания и отображения электронных карт местности, нанесения на них населенных пунктов, дорог и маршрутной сети. Эти средства предназначены для планирования автомобильных и железнодорожных маршрутов с визуальным представлением схемы маршрута и легенды его прохождения.

При перевозках грузов в международном сообщении используются спутниковые системы навигации. На морском транспорте используют систему спутниковой связи INMARSTAT, основанную в 1979 году, а с 1988 года предложенную для навигации наземного и воздушного транспорта.

Одним из последних решений в области спутниковой навигации является создание отечественной системы ГЛОНАСС, которая в настоящее время развивается и проходит настройку. Использование глобальных навигационных систем позволяет прокладывать маршруты между пунктами отправления и назначения, учитывая при необходимости организацию дорожного движения и ситуацию на транспортно-дорожной сети.

На транспортных средствах устанавливаются электронные тахографы и бортовые компьютеры, что позволяет существенно увеличить оборот информации, отказаться от путевых документов и тем самым сэкономить значительные финансовые средства. С помощью этих технологий отслеживается путь движения транспортного средства, уровень расхода топлива, время нахождения в пути и другие параметры.

Таким образом, информационное обеспечение транспортного процесса в международном сообщении характеризуется сложностью организации и способствует повышению надежности функционирования транспортных систем.

### **Контрольные вопросы**

1. Информационные технологии, используемые на транспорте.
2. Особенности электронного бизнеса.
3. Принципы информационного обеспечения при транспортировке грузов.
4. Роль информационного обеспечения при организации доставки грузов в международном сообщении
5. Глобальные системы навигации транспортных средств

## **Лекция 5.**

### **Правовые основы международных перевозок грузов**

#### **5.1. Правовое регулирование международных перевозок**

Юридической основой выполнения международных перевозок являются межгосударственные договоры, а также соглашения о торговле и мореплавании – юридические акты, направленные на возникновение, изменение и прекращение правовых отношений между двумя или несколькими государствами.

В межгосударственных договорах определяются права и обязанности договаривающихся сторон в отношении торговой и промышленной деятельности, регулируются вопросы мореплавания и перевозок, ввоза и вывоза товаров, транзита, таможенных пошлин и ряд других вопросов.

Кроме этого, источниками правового регулирования международных перевозок являются многосторонние конвенции и соглашения, разработанные международными организациями, а также нормы внутреннего законодательства. Среди внутренних нормативно-правовых актов важное место занимают действующие Уставы разных видов транспорта – Уставы железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, Кодекс торгового мореплавания, то есть федеральные законы, носящие выраженный ведомственный характер.

При изучении правового регулирования международных перевозок используется понятие «смешанные перевозки», как перевозка грузов с участием как минимум двух видов транспорта. Смешанная перевозка, осуществляемая по единому перевозочному документу,

под ответственностью одного перевозчика или оператора называется прямой смешанной перевозкой или интермодальной.

Если в процессе такой перевозки происходит пересечение хотя бы одной государственной границы, то такая смешанная перевозка называется международной. В смешанных перевозках выделяют также сегментированную или раздельную перевозку, когда перевозчик, организующий транспортировку, может принимать на себя ответственность только за часть транспортировки груза, осуществляемый им самим.

Центральной фигурой в международных перевозках груза является оператор перевозки грузов в смешанном сообщении (интермодальный оператор) как юридическое лицо, заключающее с отправителем договор перевозки груза и несущее перед ним ответственность за утрату или повреждение груза на всем пути его движения. Оператор, в свою очередь, заключает договоры с фактическими перевозчиками.

Признаки интермодальной перевозки:

- один договор перевозки независимо от числа видов транспорта;
- единый документ, подтверждающий наличие такого договора – коносамент;
- одно лицо, которое несет ответственность по договору – оператор смешанной перевозки (ОСП);
- сквозной тариф на всем пути движения груза.

Все правоотношения между участниками транспортного процесса в международном сообщении, кроме документов, регулирующих перевозки грузов по России, регулируются дополнительно:

- Законом РФ «О таможенном тарифе»;
- Таможенным кодексом РФ;
- Международной грузовой конвенцией (КОТИФ);

– Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. ЕЭК ООН (КДПГ);

– Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ (Международное название ADR) 1961 и 1968 гг.;

– Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП от 14.11 1975 г.);

– Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС);

– Едиными правовыми предписаниями для договора о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (Конвенция СИМ);

– Конвенцией ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила);

– Конвенцией ООН о международных мультимодальных перевозках грузов (Женева, 1980 г.);

– Конвенцией ООН по обязательству операторов транспортных терминалов и международной торговле (Вена, 1991 г.);

– Документами Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и другими международными соглашениями.

Как и организация внутренних перевозок, международные перевозки также конкретизируются:

- транспортными условиями контракта купли-продажи товара;

- базисными условиями поставки товара (ИНКО-ТЕРМС);

- договорами на перевозку грузов и перевозочной документацией.

В контракте купли-продажи обычно предусматривается особый раздел – транспортные условия, в котором определяется: порядок перевозки; условия и сроки погрузки-разгрузки; размер и порядок оплаты за услуги транспорта.

## **5.2. Особенности документального оформления международных перевозок на видах транспорта**

### ***Железнодорожный транспорт.***

Страны Европейского сообщества координируют деятельность железных дорог на основе договорного акта КОТИФ. В практике международных железнодорожных перевозок широко применяется форма накладной, разработанной конвенцией КОТИФ.

К накладной прилагается:

- товарно-сопроводительная документация;
- отгрузочная спецификация;
- сертификат качества;
- упаковочный лист и другие документы.

### ***Автомобильный транспорт.***

Международные грузовые автомобильные перевозки регулируются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. ЕЭК ООН (КДПГ). Российская Федерация присоединилась к КДПГ в 1983 г.

В транспортной накладной CMR, удовлетворяющей требованиям КДПГ, содержится около 30 реквизитов:

- 1) названия и адреса грузоотправителя, грузополучателя, и автотранспортного предприятия;
- 2) описание, вес, размер, число и маркировка грузовых мест и др.

Для облегчения пересечения границ автотранспортным средством без полного досмотра груза применяется международный документ – книжка МДП (Carnet TIR). В России книжка МДП выдается Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). При временном ввозе транспортного средства с применением книжки МДП, имеющего табличку с литерой TIR, не требуется декларирование в таможенные органы этого транспортного средства как ввезенного имущества.

Транспортные средства (контейнеры, тентованные полуприцепы) пломбируются в таможене грузоотправителя и в транзитных таможнях не досматриваются (проверяется сохранность пломб и тента). Книжка МДП составляется для каждого транспортного средства (контейнера) и действительна для выполнения одной перевозки. Она состоит из одного титульного и аварийного желтых листов и 6, 14 (при пересечении более двух границ) или 20 (при пересечении более восьми границ) парных белого и зеленого отрывных листов. Белый лист отрывается на таможене выпуска в страну, зеленый - при выпуске из страны, при транзитном следовании. Каждый отрывной лист включает в себя две части: грузовой манифест, в котором описывается перевозимый товар; свидетельство-сертификат, где указываются условия и маршрут перевозки, наложенные пломбы или опознавательные знаки.

### ***Воздушный транспорт.***

Договор международной воздушной перевозки груза, его условия и принятие перевозчиком груза удостоверяются грузовой авиационной накладной. Отправитель обязан дать сведения и приложить к грузовой авиационной накладной все документы, которые необходимы для выполнения таможенного и иного оформления. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могут произойти из-за отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и документов, за исключением случаев вины со стороны перевозчика.

### ***Морской транспорт.***

Основное содержание договора морской перевозки грузов в соответствии с Кодексом морского судоходства (КТМ) заключается в том, что перевозчик (фрахтовщик) обязуется принять от грузоотправителя

(фрахтователя) груз, доставить его в сохранности в предусмотренное договором место назначения и там сдать фрахтователю или по его указанию другому получателю груза.

Грузоотправитель обязуется в согласованные сроки предоставить предусмотренный договором груз для погрузки его на судно, оплатить обусловленную провозную плату (тариф, фрахт) и принять груз от судна в месте назначения. В договоре также обуславливаются условия погрузки, права, обязанности и пределы ответственности сторон, порядок уплаты тарифа (фрахта) и т.д.

Если используется трамповое судоходство, то договор перевозки оформляется чартером, а при перевозках на линейном судоходстве – коносаментом. При фрахтовании на время различают формы: тайм-чартер; бербоут-чартер; димайэ-чартер.

В практике используется также фрахтование по генеральному контракту, когда судовладелец обязуется в течение определенного времени перевезти обусловленное количество груза. На каждый рейс выписывается отдельный чартер или составляется лишь букинг-нот, в котором делается ссылка на то, что перевозка совершается в счет выполнения генерального контракта.

*Коносамент* – это документ, выдаваемый морской линией грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке по морскому пути. Коносамент выполняет три основные функции: удостоверяет принятие груза к перевозке; является товаросопроводительным документом; свидетельствует о заключении договора перевозки груза морским путем.

### **Виды коносаментов.**

Вид 1. Не оборачиваемый коносамент. Получателем груза является только лицо, которое в нем указано. Его нельзя индоссировать и применять цессию.

Вид 2. Именной коносамент, в котором четко указан получатель груза. В этом случае выпускают три оригинала и эти три оригинала являются товарораспорядительными документами. Именной коносамент не может быть индоссирован на другое лицо.

При работе с именным коносаментом употребляется такое понятие как цессия (именной коносамент может отчуждаться в порядке, установленном для уступки требований – цессий. Цессия применяется для перенесения обязательственных, а не вещных прав, т.е. прав из коносамента, а не прав на коносамент). Меняется не владелец товара по коносаменту, а меняется лицо, перед которым отвечает перевозчик по коносаменту.

Вид 3. Ордерный коносамент – это коносамент в поле получателя, которого стоит слово «по приказу». Это может быть «по приказу»: отправителя, получателя, банка, третьего лица. Ордер на коносамент используется для упрощения возможности изменить хозяина груза в момент, когда контейнер находится в море, т.е. это возможность продать/купить/заложить или другим способом изменить собственника в тот момент, когда контейнер еще находится в пути.

Вид 4. Бланковый коносамент (коносамент на предъявителя). Когда получателя в коносаменте вообще не указывается. Иногда пишется «предъявителю». Рекомендуется скорее изменить бланковый коносамент в именной, прописывая в поле получателя название компании получателя товара.

Точно так же как бланковый коносамент может превращаться в именной, ордерный коносамент может превращаться в именной и бланковый. Все зависит

от того какую индоссацию сделает лицо наделенное правом сдавать приказ по коносаменту. Если это лицо ставит передаточную надпись на определенную фирму, то этот коносамент становится именовым. Если это лицо ставит передаточную надпись на приказ какой-то фирмы этот коносамент, становится ордерным. Если это лицо ставит просто свою печать и не указывает лицо, на которое делается передача этот коносамент, становится бланковым.

### **5.3. Транспортные условия торговых контрактов**

Необходимым условием купли-продажи является доставка товара от продавца к покупателю. Следовательно, в торговых контрактах при заключении внешнеторговых сделок транспортным условиям придается большое значение.

При установлении в контракте условий поставки контрагенты решают целый ряд задач, определяя свои обязанности:

- кто несет транспортные расходы по доставке товара;
- кто предоставляет (оплачивает) транспортные средства для перевозки груза;
- кто оформляет таможенные документы на ввоз и вывоз;
- кто осуществляет (оплачивает) погрузку товара на транспортные средства и выгрузку из них;
- когда происходит переход риска с продавца на покупателя в случае гибели, повреждения или порчи товара и как распределяется ответственность за груз по пути его следования.

Исторически разделение обязанностей продавца и покупателя возникло в морских перевозках, а затем эти правила стали использоваться на всех видах транспорта.

На разных видах транспорта получило распространение понятие «франко» или свободный от оплаты, означающее, что все транспортные расходы по доставке груза в определенное место несет поставщик, а на остальном пути – покупатель. При составлении торгового контракта учитываются возможности сторон в этих вопросах.

Принимая во внимание сложность и многообразие всевозможных условий, которые необходимо учесть при заключении каждого конкретного договора, были выработаны общепринятые стандартизированные термины – базисные условия поставки, которые были собраны в сборник торговых терминов – ИНКОТЕРМС.

Все большее значение в международной торговле приобретают интермодальные перевозки. Основным логистическим посредником в международных перевозках является оператор прямой смешанной (интермодальной) перевозки.

### **Контрольные вопросы**

1. Роль международных соглашений в международных перевозках грузов.
2. Понятие смешанных перевозок.
3. Роль интермодального оператора в организации смешанных перевозок грузов.
4. Признаки интермодальных перевозок.
5. Особенности документального оформления перевозок в международном сообщении по видам транспорта.

## **Лекция 6.**

### **Организация смешанных перевозок грузов**

#### **6.1. Предпосылки использования смешанных перевозок в международной торговле**

Глобализация мировой экономики, развитие международных отношений и внешнеэкономических связей привели к необходимости организации грузоперевозок между странами и континентами. При этом часто невозможно доставить груз одним видом транспорта, без перевалки с одного вида транспорта на другой. Поэтому за последние десятилетия получили широкое распространение смешанные перевозки, в которых участвуют несколько видов транспорта.

Термин «интермодальные перевозки» был впервые введен в США. В Великобритании аналогичные перевозки называются комбинированными или мультимодальными. В России аналогом этих терминов является понятие прямых смешанных перевозок.

Интермодальные перевозки являются неотъемлемой частью межконтинентального товарообмена. Их применяют также в пределах одного континента, если использование того или иного вида транспорта на определенном участке пути более выгодно из финансовых или временных соображений.

Сложность этого способа транспортировки заключается в координировании действий всех участников транспортного процесса. Не имея определённого опыта и должной подготовки невозможно отследить тот или иной груз, добиться его своевременной перевалки, обойтись без сбоев и простоев.

Интермодальные технологии обеспечивают транспортировку грузов по всей транспортной цепи, в результате увеличивается число перевалочных

пунктов, а также усложняется организация коммерческо-правового обеспечения перевозок. Эти перевозки осуществляются «от двери до двери», то есть от пункта происхождения материального потока до пункта его конечного назначения.

Такая возможность обеспечивается посредством формирования единой грузовой единицы (контейнер), которая не изменяется на всем пути движения груза вне зависимости от применяемого вида транспорта. Ключевым моментом при организации транспортировки по этой технологии является постоянный контроль над грузом.

Тенденция к созданию систем интермодальных перевозок грузов объясняется тем, что интермодальные операторы вовлекают в участие в едином перевозочном процессе не только различные виды транспорта, но и промышленные, торговые, экспедиторские и другие предприятия.

Это требует использования новых форм взаимодействия между участниками логистического процесса, их координации, усиления контроля за грузами, концентрации капитала и производства, в частности, в следующих элементах:

- комплексном развитии материально-технической базы различных видов транспорта (подвижного состава, погрузочно-разгрузочного оборудования, контейнеров и контрейлеров);
- согласовании параметров подвижного состава по габаритам, грузоподъемности и вместимости;
- обеспечении возможности перевозки грузов на разных видах транспорта в одной и той же таре;
- применении типовых погрузочно-разгрузочных работ;

- ритмичной, согласованной и ускоренной подаче подвижного состава к пунктам перевалки грузов между видами транспорта;

- организации глобальных систем связи и информационного обмена;

- единообразием коммерческо-правового режима на разных направлениях перевозок (единые правила перевозок, унификация грузовых документов и облегчение таможенных процедур, установление унифицированных тарифных правил).

Все вышеперечисленное обеспечивает ритмичную работу глобальной логистической системы, которая охватывает страны, участвующие в международной торговле.

## **6.2. Преимущества использования интермодальных технологий при транспортировке для грузоотправителей**

Сквозной контроль над перемещением груза в цепи поставок имеет значительное преимущество над контролем груза на отдельных видах транспорта. Сторона договора, контролирующая груз на всем пути следования может принимать следующие ключевые решения:

- выбор маршрута следования;

- выбор перевозчиков;

- определение портов или пунктов перевалки; комбинирование видов транспорта.

Такой выбор позволяет освободить грузоотправителей и грузополучателей от решения сложных вопросов, связанных с выбором вариантов движения материального потока.

Одной из причин широкого распространения интермодальных перевозок на современном этапе развития логистики является существенное снижение

себестоимости транспортировки при комбинировании нескольких видов транспорта.

Преимущества интермодальной перевозки могут состоять в установлении точного времени доставки груза, возможности расчета степени логистического риска, простоте контрольных процедур при пересечении государственных границ.

Организацию смешанных перевозок предпочтительно доверять логистическому провайдеру уровня 3PL, способному гарантировать безупречную доставку груза «от двери до двери» и экономии за счет эффекта масштаба деятельности.

При использовании услуг интермодального оператора, как посредника между грузоотправителем и транспортными компаниями, появляется ряд преимуществ, способствующих снижению затрат денег и времени на организацию перевозки грузов.

**Преимущество 1.** Оператор, как правило, оставляет себе только часть разницы между базовой ставкой тарифа и той ставкой, которую он получает от других транспортных предприятий или логистических посредников как крупный клиент. Разделение экономии транспортных затрат выгодно обеим сторонам по договору смешанных перевозок. Кроме того, клиент освобождается от необходимости вести финансовые расчеты с большим количеством логистических посредников.

**Преимущество 2.** Большинство банков мира принимают коносамент в качестве товарно-распорядительного документа. Продавец, погрузив товар со склада на транспортное средство, предоставленное интермодальным оператором, получает от него коносамент и может предъявить его банку для открытия аккредитива, то есть получить причитающуюся ему по торговому контракту цену товара. Следовательно, экспортеру

обеспечивается ускоренное получение дохода от продажи товара. Покупатель, в свою очередь, получив нососамент на руки, может распоряжаться товаром задолго до его поступления в место назначения. В результате у продавца и покупателя из логистических затрат исключаются затраты на запасы в пути.

**Преимущество 3.** В результате использования интермодальных технологий сокращаются простои грузов в пунктах перевалки и есть возможность организовать доставку строго по графику в соответствии с технологией доставки «точно в срок», то есть доставка грузов регулярно и в строго фиксированные сроки. В результате сокращаются запасы по всей товаропроводящей цепи от источника сырья до конечного потребления товаров.

**Преимущество 4.** Использование интермодальной технологии позволяет осуществлять в одном контейнере сборные поставки, включающие в себя мелкие партии от нескольких поставщиков. Соответственно сокращается стоимость перевозки и перевалки груза, повышается его сохранность.

**Преимущество 5.** Облегчение таможенных процедур, сокращение до минимума времени оформления документов и выполнения других формальностей в результате того, что унифицируются законодательные требования в отношении таможенных процедур и документов.

Таким образом, использование интермодальных технологий способствует экономии времени, финансовых средств для грузоотправителей и грузополучателей, а также повышению надежности доставки грузов в международном сообщении.

### **6.3. Роль интермодального оператора в осуществлении смешанных перевозок**

Достоинством интермодального сообщения является то, что его оператор заявляет грузоотправителю о том, что он освобождает его от необходимости деловых контактов с фактическими перевозчиками груза. Оператор заключает договор смешанной перевозки с грузовладельцем и полностью берет на себя функции по доставке груза до склада покупателя или другого пункта назначения, предусмотренного в договоре. Затем оператор заключает договоры с фактическими перевозчиками и несет ответственность за возможный ущерб, как в результате утраты груза, так и при задержке в его доставке.

Тем не менее, от грузоотправителя требуется предоставление оператору определенной информации или выполнение локальных требований и правил. К примеру, грузоотправитель должен следовать определенным требованиям от оператора, связанными с подготовкой груза к погрузке. Со своей стороны интермодальный оператор обеспечивает грузовладельца регулярной информацией об этапах движения груза по материалопроводящей цепи.

В качестве операторов интермодальной перевозки могут выступать предприятия различных видов транспорта или экспедиторы. Чаще всего операторами смешанной перевозки являются крупные экспедиторские предприятия, имеющие прямые контакты со многими грузоотправителями. Это дает им возможность контролировать крупные грузопотоки, комбинируя и консолидируя отправки.

Основная задача крупного интермодального оператора заключается не просто в перевозках грузов, но и в предоставлении клиентуре комплекса услуг по транспортному обслуживанию, включающих экспедиторское, лизинговое, страховое, агентское,

информационное, консультативное и другие виды обслуживания, а также услуги по складированию и комплектации грузов.

Кроме головных контор в своих странах, интермодальный оператор обычно имеет региональные отделения в основных обслуживаемых регионах, которые выполняют отдельные элементы транспортного процесса и содержат широкую сеть агентов в грузообразующих центрах и в транспортных узлах. Иногда экспедиторы следуют стратегии инсорсинга, создавая в других странах автотранспортные предприятия и фидерные морские линии для дальнейшего сокращения затрат и сокращения времени на оформление и доставку грузов.

Эффективность интермодальных перевозок для оператора складывается из экспедиторской комиссии, включаемой в тариф и контрактной скидки, которую он получает как крупный клиент с базисных ставок от фактических перевозчиков, терминальных компаний и других логистических посредников.

Таким образом, использование смешанных перевозок и интермодальных технологий обусловлено структурой логистических каналов в международной торговле. Наличие интермодального оператора в материалопроводящей цепи обусловлено необходимостью организации взаимодействия между несколькими видами транспорта и координации их действий на пути движения груза при пересечении государственных границ. Наличие такого посредника приводит к уменьшению затрат на транспортировку и повышению эффективности выполнения логистических внешне-торговых операций.

## **Контрольные вопросы**

1. Предпосылки использования смешанных перевозок в международной торговле.
2. Сферы применения интермодальных перевозок.
3. Основные характеристики интермодальной перевозки грузов.
4. Элементы, обеспечивающие единство и непрерывность транспортного процесса при использовании интермодальной технологии.
5. Основные действия, предпринимаемые интермодальным оператором при формировании маршрутов.

## **Лекция 7.**

### **Основные способы смешанных перевозок грузов**

#### **7.1. Пакетные перевозки грузов в международном сообщении**

Организация смешанных перевозок заключается в их рационализации, системном подходе к планированию, управлению и контролю за транспортным процессом. В настоящее время в международной практике организации смешанных перевозок используется ряд систем, из которых наибольшее распространение получили контейнерная, пакетная, трейлерная, фрейджерная и фидерная.

Сущность системы пакетных перевозок состоит в укрупнении грузовых мест с помощью гибких обвязок и плоских поддонов, на которые укладывается груз. В результате образуются пакеты с параметрами, достаточными для рационального использования грузоемкости и грузоподъемности специализированных судов и других транспортных средств, специализированного перегрузочного оборудования, а также для обеспечения сохранности грузов.

Известны различные виды поддонов:

- объединение упаковок на стандартном поддоне из дерева, пластмассы или фибрового картона с армированием стальной лентой;
- объединение упаковок в таре из фибрового картона с закреплением на платформе посредством стальной ленты;
- объединение упаковок на стандартном поддоне с закреплением груза посредством прозрачной термоусадочной оболочки – толстого пластикового покрытия, принимающего форму груза под действием нагрева с последующей усадкой после остывания.

Преимущества плоских поддонов:

- низкая стоимость;
- небольшой расход материала и малый вес;
- малый объем в порожнем состоянии.

Недостатки поддонов:

- невозможность укладки груза неправильной формы;
- необходимость в дополнительных устройствах для стабилизации пакета;
- давление верхних грузов на нижние при установке поддонов в штабель друг на друга.

Пакетный способ перевозки занимает промежуточное положение между контейнерной и обычной системой перевозки генеральных грузов. Отличительной чертой системы пакетных перевозок является ее относительно низкая капиталоемкость, так как требуется в 8-10 раз меньше капитальных затрат по сравнению с контейнерными перевозками. К другим преимуществам пакетных перевозок относят: способность охвата широкой номенклатуры груза; возможность комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ.

## **7.2. Контейнерные перевозки грузов**

Начало контейнерных морских перевозок было положено в США в 1956 году. Система контейнерных перевозок грузов является самой распространенной в международном сообщении. Сущность контейнерных перевозок заключается в том, что груз перевозится с начального до конечного пункта в единой грузовой емкости – контейнере, который в пунктах перевалки передается с одного вида транспорта на другой. Контейнер при этом одновременно выполняет функции внешней тары и склада для груза.

Известно, что тарно-штучные грузы в первую очередь тяготеют к системе контейнерных перевозок. При перевозке без контейнеров тарно-штучные грузы

при тройной смене видов транспорта перегружаются шесть раз, а с учетом промежуточных сортировок грузов при следовании в транспортном средстве со сборными отправлениями количество перегрузок может увеличиваться до 8-12 раз. Неудобные для механизированной перегрузки тарно-штучные грузы перерабатываются, как правило, вручную, что приводит к дополнительным трудозатратам, простоям подвижного состава, замедлению выполнения заказов потребителей.

Использование контейнеров в международном сообщении позволяет: исключить тяжелый физический труд на грузовых операциях; ускорить производство грузовых работ; сократить простои подвижного состава в порту или на станции; почти полностью исключить утрату и повреждение грузов; существенно снизить затраты материалов и труда на изготовление тары; значительно сократить себестоимость перевозок; ускорить доставку грузов в пункты назначения и сократить объем грузовой массы, находящейся в пути.

Система контейнерных перевозок основана на строгой стандартизации и унификации технических средств, что обусловило ее международный характер. В основу стандартизации и унификации контейнерных перевозок положена модульная система, устанавливающая взаимосвязку размеров контейнеров и подвижного состава.

Техническую базу системы контейнерных перевозок составляют:

- парк контейнеров;
- подвижной состав, используемый для перевозки контейнеров;
- перегрузочное оборудование и постоянные сооружения, сосредоточенные в пунктах первоначально-го отправления и выгрузки контейнеров.

Основной парк в мире (более 80%) составляют 20 и 40 футовые универсальные крупнотоннажные контейнеры по стандарту ИСО. Для простоты перемещения контейнеров в международном сообщении разработаны специальные таможенные правила, а для грузовых операций в пунктах перевалки используются контейнерные терминалы. На железнодорожном транспорте контейнерные терминалы – это специализированные станции, на морском и речном – комплексы устройств, включающие открытые площадки для накопления и группировки отправок контейнеров, сортировочные площадки, железнодорожные подъездные пути, весовые устройства.

В результате широкого развития контейнерных перевозок в портах изменился весь технологический процесс обработки генеральных грузов. Была создана сложная инфраструктура, обеспечивающая контейнерные перевозки, появились специальные суда-контейнеровозы, создан специальный парк автомобильных прицепов и железнодорожных платформ.

Таким образом, применение контейнеров позволяет комплексно механизировать и автоматизировать погрузочно-разгрузочные и складские операции. В результате сокращаются тяжелые ручные работы, повышается производительность труда в среднем в 4-6 раз, а на морском транспорте в тридцать раз, что позволяет значительно снизить себестоимость погрузочно-разгрузочных и транспортных работ. Замена крытых складов открытыми, лучшее использование складских площадей в результате многоярусного складирования сокращает капиталовложения в складское хозяйство в два-три раза.

### 7.3. Трейлерная перевозка грузов

*Трейлерная система перевозок* – система доставки грузов укрупненными местами – *трейлерами*, то есть автомобильными прицепами или полуприцепами с крытыми или специальными съемными кузовами. Основными грузами для данной системы перевозок являются, кроме трейлеров, такие грузы как, автомашины, габаритные и тяжеловесные грузы, самоходная техника.

Габаритные и тяжеловесные грузы размещаются на трейлерах, роллтрейлерах, флотах, большегрузных шасси.

Роллтрейлеры требуют обязательной погрузки-разгрузки в пунктах перевалки, поэтому используются только для перевозки в морских и речных звеньях трейлерной системы перевозок.

Остальные средства укрупнения используются при континентальных перевозках с привлечением сухопутных видов транспорта. При перегрузочных и складских операциях применяются как вертикальные схемы погрузки-выгрузки, так и горизонтальные – с использованием различных тягачей.

Недостатком трейлерной системы перевозок является низкий уровень использования грузоподъемности подвижного состава (железнодорожных платформ, морских и речных судов). Это обусловлено конструктивными особенностями транспортных средств, предназначенных для перевозки трейлеров; высокой стоимостью трейлеров, тягачей и различного рода специальных приспособлений, а также судов типа «ро-ро», которые в два-три раза дороже ячеистых контейнеровозов такой же вместимости.

Основные достоинства трейлерной системы перевозок:

- в целом меньшая капиталоемкость по сравнению с системой контейнерных перевозок;
- возможность перевозки широкой номенклатуры грузов;

– обеспечение свободы грузоотправителей и перевозчиков в отношении выбора способов перевозки грузов и вариантов их укрупнения;

– в портах не требуется создания дорогостоящих специализированных терминалов.

Особенно эффективна трейлерная система при наличии морского или речного звеньев транспортировки грузов.

Разновидностью трейлерной системы перевозок являются контрейлерные перевозки.

*Контрейлер* – это передвижной контейнер на автомобильных колесах автомобильного типа, который доставляется до железнодорожного полотна тягачом, а затем часть пути перемещается железнодорожным транспортом.

Недостатком контрейлерных перевозок считается необходимость перевозить достаточно большой «мертвый» груз, то есть сами контрейлеры, масса которых достигает до 20-30% от полезной массы, а также необходимость содержания парка специальных железнодорожных платформ с пониженным полом.

С системой трейлерных перевозок тесно взаимодействует система перевозок на судах типа «ро-ро», что ускоряет процессы погрузки-разгрузки в такие суда «ро-ро», а производительность возрастает в 15 раз по сравнению с универсальным судном. Это связано с тем, что судно типа «ро-ро» имеет специальную конструкцию с кормовой или носовой аппарелью, позволяющей горизонтальным способом осуществлять загрузку автомобилей, трейлеров и другой колесной техники.

#### **7.4. Фрейджерная и фидерные перевозки грузов**

*Фрейджерная система перевозок* – это доставка укрупненными местами – *фрейджерами* (товарными вагонами). К фрейджерным перевозкам относят железнодорожные

паромные переправы. Эта система эффективна там, где кратковременное исключение вагонного парка из работы и стоимость перегрузочных операций на разных берегах компенсируются дополнительным попутным грузом, который может быть перевезен вместо вагонов.

Единицей укрупнения в этой системе является вагон, полувагон или платформа, которые загружаются грузоотправителем и доставляются грузополучателю. Системы этого типа создаются на направлениях, где функционируют переправы прибрежных районов, заливы морей, на внутренних водных путях и водоемах.

Несмотря на необходимость эксплуатации сложных дорогостоящих судов и береговых сооружений, а также расходов, связанных с перевозкой значительного «мертвого» груза в виде вагонов, фрейджерные системы перевозок являются экономически эффективными. Они получили распространение в разных странах мира там, где невозможно обеспечить перевозки грузов только железнодорожным транспортом или его использование приводит к многократному увеличению расстояния перевозки.

Еще одной системой перевозок грузов являются фидерные системы как использование судоходными компаниями небольших судов. При этом осуществляется концентрации грузов в крупных портах и вывоз грузовых единиц небольшими отправлениями.

Фидерная перевозка интегрирует различные виды транспорта и обслуживает направления на коротких и средних расстояниях. Фидерная система перевозок может быть использована как для отправки в крупные порты из мелких, так и наоборот. В настоящее время система фидерных перевозок является одним из главных подходов к доставке импортных грузов в Россию.

Таким образом, использование разных систем доставки грузов направлено на сокращение времени

доставки грузов в мультимодальных транспортных системах, сокращение затрат денежных средств и повышение надежности функционирования транспортных систем.

### **Контрольные вопросы**

1. Особенности организации фидерных перевозок.
2. Преимущества и недостатки трейлерных перевозок.
3. Преимущества и недостатки пакетных перевозок грузов.
4. Фрейджерные перевозки, характеристика.
5. Контейнерные перевозки, характеристика.

## **Лекция 8.**

### **Взаимодействие видов транспорта в мультимодальных транспортных системах**

#### **8.1. Особенности мультимодальных систем транспортировки**

Организация доставки грузов в международном сообщении предполагает взаимодействие продавцов, покупателей, экспедиторов, интермодальных операторов и перевозчиков. Деятельность экспедиторов связана в основном с грузом, а деятельность перевозчиков – с транспортным процессом, то есть потоками транспортных средств с грузами и порожней тарой. В целом вся система доставки грузов разными видами транспорта на определенных направлениях представляет собой мультимодальную систему транспортировки.

Мультимодальность как понятие относится к транспортной инфраструктуре, к видам транспортных средств и к грузовым единицам. Мультимодальная система транспортировки представляет собой потенциальную систему выталкивающего типа, которая находится в состоянии ожидания заказов потребителей транспортных услуг и при поступлении запросов от клиентов выполняет эти заказы. В основе функционирования такой системы лежит накопление запаса производственной мощности для бесперебойного оказания услуг.

В каждой конкретной перевозке сочетания видов транспорта будут различными в зависимости от их территориального расположения относительно грузоотправителя и грузополучателя. К примеру, различают

железнодорожно-автомобильные, железнодорожно-автомобильно-воздушные, автомобильно-морские и другие мультимодальные системы транспортировки.

Мультимодальные системы транспортировки грузов следует рассматривать внутри страны или в международном масштабе. Исторически в России, обладающей большим разнообразием водных ресурсов, при появлении железнодорожного транспорта стало развиваться водно-железнодорожное сообщение, так как речным транспортом из-за своеобразного размещения внутренних рек и морей невозможна прямая доставка грузов и пассажиров.

В международном масштабе одним из перспективных направлений является интеграция наземного, воздушного и водного транспорта в единую систему, к примеру, интеграция Транссибирской магистрали в международную транспортную сеть.

Объединение видов транспорта для перемещения крупных материальных потоков в международном сообщении осуществляется путем создания и поддержания транспортных коридоров, которые являются неотъемлемой частью мультимодальных систем транспортировки.

Еще одним из элементов мультимодальных систем являются транспортные узлы, где пересекаются материальные потоки разных видов транспорта. С точки зрения взаимодействия видов транспорта особое значение имеют транспортные узлы на базе морских и речных портов. В таких узлах обеспечивается наибольший объем перевалки грузов с одного вида транспорта на другой.

Активное участие России в развитии системы международных транспортных коридоров является одним из значимых элементов стимулирования российской экономики и важной предпосылкой для привлечения инвестиций.

## **8.2. Роль транспортных узлов в мультимодальных системах**

Особое место во взаимодействии видов транспорта отводится транспортным узлам, где перерабатываются материальные потоки при переходе с одного вида транспорта на другой.

*Транспортный узел* – это пункт стыковки двух или более видов транспорта, технологическое взаимодействие которых обеспечивается соответствующим комплексом устройств и средств, а также организационными мерами.

Транспортные узлы являются местами повышенного риска. Кроме того, в них может быть увеличена доля непроизводительных расходов. Например, железнодорожный вагон может простаивать в ожидании переработки и оформления документов до 70% от общего времени его нахождения в транспортном узле.

В зависимости от комбинации видов транспорта необходимо учитывать рациональное построение инфраструктуры мультимодальной транспортной системы. К примеру, в воздушно-морских системах очень важно определиться с транспортным узлом, где будет происходить переработка грузов.

Такой узел должен соответствовать определенным требованиям:

- быть на рациональном расстоянии между отправителями и получателями;
- морской порт и аэропорт должны находиться недалеко друг от друга;
- таможенные платежи за транзитный груз должны быть разумными;
- место перевалки грузов должно обеспечивать полную гарантию безопасности и надежности, иметь хорошую информационную обеспеченность;
- работать круглосуточно и ежедневно.

Из транспортного узла самолеты и суда меньшей вместимости или автомобили перевозят грузы по радиальным маршрутам по системе «ступица и спицы». То есть в узлах пересечения крупных потоков происходит разукрупнение партий и передача грузополучателям.

В мультимодальных транспортных системах применяется логистический подход, позволяющий соединить все части системы в единое целое для ликвидации любых сверхнормативных простоев и потерь. Главным направлением ликвидации основных «узких мест» в транспортных узлах является интермодальная (бесперегрузочная) технология.

Интермодальная технология используется при мультимодальном сообщении, находится внутри транспортной системы между различными видами транспорта и соединяет их. Отличительной особенностью или главным признаком интермодальности является бесперегрузочность, то есть перевозка груза в одной транспортной таре (контейнере) на всем пути следования. При этом сокращается время нахождения груза в пути; ликвидируются потери грузов на погрузочно-разгрузочных (перевалочных) пунктах; снижаются трудозатраты и расходы на перегрузочные работы; уменьшается потребность в перегрузочных механизмах; улучшается взаимодействие видов транспорта.

С 1960-х годов транспортный узел как пункт соединения нескольких видов транспорта преобразовался в понятие «терминал».

Терминальное хозяйство предоставляет своим клиентам комплексную услугу и по своей форме относится к логистическим провайдерам. В последнее время наметился новый подход к перерабатывающим пунктам в международных транспортных коридорах – создание не просто терминалов, а логистических распределительных систем. Эти центры переработки

грузов, в которых идет перераспределение крупных материальных потоков, стали называть хабами (хаб – в переводе с английского ступица). Это связано с расширением системы «ступица и спицы».

Для того чтобы организовать бесперебойную и быструю работу мультимодальной системы транспортировки в международном сообщении, нужна хорошо развитая транспортная инфраструктура, главным звеном которой является система терминалов. В настоящее время количество терминалов, как государственных, так и частных, увеличивается. Например, в Западной Европе существует Европейская система терминалов, обслуживающая различные виды транспорта нескольких стран.

Современные терминалы выполняют ряд операций, сопутствующих непосредственно транспортировке.

Различают пять типов функций определяющих специализацию терминалов:

- услуги по перевозке;
- обслуживание грузовых мест или контейнеров (аренда, лизинг, складирование, ремонт);
- обслуживание транспортных средств (аренда, лизинг, стоянка, ремонт, техобслуживание, мойка);
- обслуживание транспортной сети (начально-конечные операции, таможенное обслуживание, система контроля за движением);
- услуги связанные с грузом (погрузка, выгрузка, предоставление складов).

Современный терминальный комплекс является предприятием, выполняющим широкий спектр услуг, который включает в себя комплекс сооружений с современным технологическим оборудованием:

- 1) складскими помещениями для хранения и переработки грузов;
- 2) помещениями для выполнения таможенных операций.

Кроме основных служб, обеспечивающих движение материальных потоков в терминалах размещаются сопутствующие службы: банки; транспортно-экспедиционные компании; брокерские и страховые компании; служба охраны и безопасности; административные помещения и офисы клиентов; торговые представительства и бизнес-центры; центры технического обслуживания подвижного состава транспорта; комнаты отдыха и гостиницы, пункты питания; центры дистрибьюции и оптово-розничной торговли; консалтингово-аналитические и информационные центры; оздоровительные комплексы; площадки для стоянки подвижного состава.

### **8.3. Взаимодействие и координация видов транспорта**

Взаимодействие видов транспорта заключается в слаженности и согласованности при участии в общем перевозочном процессе. Единство мультимодальной транспортной системы дает возможность устанавливать рациональные сферы деятельности каждого вида транспорта, внедрять совершенную форму их взаимодействия, осуществлять со координацию работы видов транспорта.

Из-за различных технологий работы видов транспорта при их взаимодействии возникают «узкие места» или зоны повышенного риска.

Причинами возникновения зон повышенного риска являются:

- разные провозные возможности видов транспорта;
- разные сроки сбора грузов для отправки, что связано с грузоподъемностью транспортных средств и разными способами перегрузочных работ;
- диспропорции в развитии видов транспорта;

- несогласованность сроков доставки на перевалочный пункт;
- незначительное использование прямой перегрузки между видами транспорта, что приводит к необходимости промежуточных операций или перевалке грузов через склад;
- неразработанность интермодального сообщения; несовершенство транспортно-экспедиционной работы;
- несовершенство единой технической и правовой основы взаимодействия видов транспорта.

Преимущественное использование каждого из видов транспорта или их комбинации основано на технико-экономических особенностях видов транспорта, размещении транспортной инфраструктуры на территории страны, а также стоимости, времени доставки или других показателях.

При выборе способа транспортировки с учетом использования комбинации видов транспорта необходимо учитывать потребности клиентов в отношении срочности доставки грузов или стоимости доставки. В общем случае стоимость доставки увеличивается при уменьшении срока доставки, поэтому необходимо разрабатывать несколько вариантов доставки грузов и выбирать из них рациональный вариант.

Таким образом, функционирование мультимодальных транспортных систем в международном сообщении сопряжено с координацией работы разных видов транспорта, транспортно-экспедиционных компаний, функционированием грузовых терминалов для организации своевременной доставки грузов и удовлетворения потребностей клиентов.

## **Контрольные вопросы**

1. Характеристики мультимодальных систем транспортировки
2. Система «ступица и спицы».
3. Роль транспортных узлов в организации транспортировки грузов.
4. Функции транспортных терминалов.
5. Взаимодействие и координация видов транспорта в международной транспортировке

## **Лекция 9.**

### **Транспортная экспедиция в мультимодальных транспортных системах**

#### **9.1. Понятия «транспортная экспедиция» и «экспедитор» в международной торговле**

При транспортировке грузов возникает необходимость выполнения целого ряда дополнительных, сопутствующих операций, которые носят название «транспортно-экспедиторские». Их выполняют предприятия, являющиеся связующим звеном между клиентурой и перевозчиком, а также между различными видами транспорта в местах перевалки грузов.

В условиях глобализации современной экономики повышение эффективности доставки грузов входит в приоритетные направления сокращения затрат промышленных, торговых предприятий и сферы услуг. В связи с этим транспортно-экспедиционное обслуживание выделяется в самостоятельную сферу транспортного комплекса.

В России транспортно-экспедиционное обслуживание традиционно рассматривалось как расширение деятельности перевозчика, и было жестко привязано к определенному виду транспорта. Термин «экспедитор» ассоциировался не с организатором перевозок, а работником, сопровождающим груз. Общемировая практика рассматривает транспортно-экспедиционное обслуживание не с ведомственных позиций, а с точки зрения наиболее эффективной организации доставки грузов не зависимо от используемых видов транспорта.

Термин «экспедиция» происходит от латинских слов *expedition* – приведение в порядок и *expedire* – отправлять, ускорить. С организационной точки зрения экспедиция – это оправка и прием грузов, а также

предприятие или отдел предприятия для отправки или пересылки грузов.

Транспортная экспедиция исторически выделяется из сфер производства, торговли и транспорта, функционирует в качестве самостоятельного юридического лица и берет на себя функции, непосредственно предшествующие перевозке грузов или следующие за ней.

Под понятием «экспедитор» в мультимодальном (смешанном) сообщении подразумевается посредник, который выступает от лица грузоотправителя. В качестве клиента экспедиторской компании может выступать продавец, покупатель или другой экспедитор. При этом схема взаимодействия между клиентом и экспедитором может осуществляться в следующих вариантах.

*Вариант 1.* Продавец или покупатель (в качестве клиента) – экспедитор.

*Вариант 2.* Экспедитор 1 (в качестве клиента) – экспедитор 2.

*Вариант 3.* «Домашний» экспедитор (в качестве клиента) – экспедитор.

«Домашние» экспедиторы не имеют возможности открывать представительства в каждой из стран, куда экспортируется товар, производимый транснациональной компанией. Поэтому в качестве альтернативного решения они используют партнерские транспортно-экспедиторские компании, входящие в интегрированные логистические системы. В этом случае логистический канал имеет следующий вид: продавец – «домашний» экспедитор – экспедитор – перевозчик».

К специфическим транспортно-экспедиционным услугам можно отнести следующие:

- организация и обслуживание сборных отправок;
- обработка грузов при отправке и получении (упаковка, затаривание, маркировка, комплектация, сортировка);

- подготовка транспортных средств и контейнеров для перевозки специфических грузов;
- обеспечение максимального значения коэффициента грузоподъемности и грузовместимости транспортных средств;
- организация перегрузочных работ;
- организация тальманских операций; инвентаризация грузов;
- контроль в порту и на станции за складированием грузов.

Экспедитор, в частности, оформляет товарно-транспортные документы на всех этапах перемещения грузов, а также таможенные декларации; осуществляет розыск пропавших грузов и реализацию не востребовавшихся товаров; ведет дела по претензиям (рекламациям). В обязанности экспедитора также могут входить операции по исследованиям рынка, консультации по таре, погрузке, упаковке и финансовым вопросам.

Таким образом, транспортная экспедиция охватывает комплекс работ, выходящих за пределы обязанностей транспортного предприятия, основная функция которого – осуществление перевозки груза или пассажиров.

## **9.2. История развития транспортно-экспедиционного обслуживания**

История развития транспорта и транспортно-экспедиционного обслуживания начинается в глубокой древности и связана с возникновением международной торговли. В Финикии и Древнем Риме со 2-го тысячелетия до нашей эры началось развитие торгового мореплавания, портов, а также складирования, обработки грузов и их доставки в другие страны. Как самостоятельная отрасль экономики экспедиционная деятельность существует с X века нашей эры. На ее развитие

оказали влияние расширение мировой торговли, создание общественных складов в портовых городах и проведение оптовых торговых ярмарок.

Поначалу вопросами организации транспортного обслуживания своих же сделок занимались купцы. Располагая собственными транспортными средствами, они приобретали товары у производителей и доставляли их на рынки потребления. Дальнейшее развитие торговли и транспорта повлекло за собой специализацию купеческих компаний. Часть из них сосредоточилась на финансировании торговых операций (банковская сфера), другая часть стала специализироваться на доставке не принадлежащим им товаров (транспортная сфера), а остальные сконцентрировали свои усилия на собственно торговых операциях (сфера коммерческих посредников). В дальнейшем из транспортной сферы выделились экспедиторы.

Изначально экспедитор выступал в роли комиссионера, за свою работу получал комиссионное вознаграждение и был связан только с товаром. В XVII веке экспедиторы стали независимыми предпринимателями со своими или арендованными складами, формирующие торговые караваны и обеспечивающие доставку товаров к месту назначения с оплатой необходимых сборов и пошлин по пути следования.

В XVI-XVII веках при бурном развитии морских перевозок стали открываться представительства экспедиторов в крупных портах и торговых центрах Европы, использоваться коносамент, транспортные накладные, складские расписки (варранты). В начале XVII века экспедиторы приступают к операциям по консолидации отправок, то есть к сбору груза от нескольких отправителей в один пункт назначения; вводится страхование груза. Постепенно экспедиторы

освобождаются от финансовых операций и передают их коммерческим банкам.

В XX веке появляются грузовые автомобили и самолеты, становится возможным выполнение срочных перевозок. В конце 1950-х годов происходит очередная революция в международных перевозках, связанная с резким расширением автомобильных перевозок. Важную роль в этом процессе сыграли экспедиторские компании, которые способствовали внедрению в практику поддонов, складывающейся тары и контейнеров. Знаковым событием в развитии международных транспортных систем стало появление в 1965 году большегрузных контейнеровозов, впервые примененных в трансатлантических перевозках.

### **9.3. Специализация участников транспортного процесса в международной торговле**

В настоящее время на рынке транспортных услуг отмечается следующая специализация: экспедиторы, агенты, брокеры, операторы и перевозчики. Агенты работают на постоянной основе, а брокеры выполняют разовые услуги.

Специалиста, действующего по поручению транспортной организации называют агентом. Профессия транспортного агента приобрела значение при развитии внешнеторговых связей и международных перевозок.

*Агент* – это лицо, действующее от имени и по поручению принципала, или действующее от своего имени, но за счет и по поручению принципала, или действующее от своего имени и за свой счет. Когда агент выступает не от своего имени, а от имени другой стороны, он получает за свои услуги агентскую комиссию или вознаграждение. В рамках агентского договора агент заключает различные контракты, относящиеся к транспортировке, но переговоры по ним проходят

строго в рамках полномочий, выданных принципалом (оператором смешанных перевозок, продавцом или покупателем).

Таким образом, агенты сами не предоставляют транспортных услуг, а лишь помогают организовать перевозку, за которую не несут ответственности как перевозчики. В случае утраты груза агент может оказать помощь своему клиенту в предъявлении претензий виновной стороне.

Для оформления внешнеторговых грузов грузоотправители пользуются услугами таможенного брокера. Это юридическое или физическое лицо, обладающее на основании лицензии правом от собственного имени по поручению клиентов оказывать содействие в прохождении таможенных формальностей.

Специалист, выполняющий одновременно функции экспедитора и агента, является оператором. В Конвенции ООН от 1980 года о международных смешанных перевозках оператор определен следующим образом: «оператор – это лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо, или от имени грузополучателя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора (т.е. как принципал, а не как агент), принимающая ответственность за исполнение договора».

Оператор освобождается от ответственности в следующих случаях:

- при ущербе по вине клиента или лиц, им привлекаемых;
- плохой транспортабельности груза;
- по причине присущих товару внутренних дефектов;
- форс-мажорных обстоятельствах;
- при навигационной ошибке.

Оператор выполняет организационно-правовые и оперативно-производственные действия.

К организационно-правовым действиям относится:

- консультации по вопросам логистики;
- расчет стоимости доставки груза, обоснование выбора базисных условий поставки;
- организация перевозки груза разными видами транспорта;
- таможенное оформление груза и его страхование;
- выписка документации.

К оперативно-производственным действиям относятся:

- комплектация грузовых мест;
- хранение и складирование груза в транзите;
- погрузка, разгрузка, перевалка;
- упаковка и маркировка;
- перевозка груза собственным или арендованным транспортом.

Оператор работает за комиссию в размере 1,5 процента за организационно-правовые действия и 3-5 процентов за оперативно-производственные действия, он отвечает за сохранность груза на период времени от принятия груза к перевозке до сдачи его получателю (повреждение, утрата, хищение, задержка доставки по его вине или по вине субподрядчиков). Груз считается полностью утраченным, если он не дошел до адресата в течение девяносто дней после обусловленной даты доставки.

Таким образом, организация экспедиторской деятельности в международной торговле предполагает специализацию посредников в процессе оказания услуг, предшествующих или последующих доставке товаров. Использование транспортно-экспедиторских компаний предполагает улучшение качества обслуживания клиентов и повышение надежности функционирования мультимодальных транспортных систем.

## **Контрольные вопросы**

1. Понятия «транспортная экспедиция» и «экспедитор» в международной торговле
2. История развития транспортно-экспедиционного обслуживания
3. Специализация участников транспортного процесса в международной торговле
4. Функции оператора интермодальной перевозки
5. Изменение роли экспедитора при развитии международной торговли

## **Лекция 10.**

### **Организация перевозок грузов морским транспортом**

#### **10.1. Общие положения перевозок грузов морским транспортом**

В международной торговле морской транспорт является наиболее универсальным и эффективным средством доставки крупных масс грузов на большие расстояния. Этот вид транспорта обеспечивает более 80% объема перевозок в между странами.

В настоящее время основную часть международных грузопотоков составляют массовые наливные, навалочные и насыпные грузы: сырая нефть, нефтепродукты, железная руда, каменный уголь, зерновые всех видов, глинозем. Выделяются также генеральные или тарно-штучные грузы, то есть готовая промышленная продукция, полуфабрикаты и продовольствие.

В последние годы произошли существенные изменения в структуре международных морских перевозок, которые связаны с изменением транспортных характеристик грузов. К примеру, руда поступает на морской транспорт обогащенной, а генеральные грузы перевозятся отдельными грузовыми местами – в контейнерах, флетах, на поддонах, то есть укрупненными местами.

Основные положения, определяющие организацию и условия перевозок грузов в международном сообщении, содержатся в транспортных конвенциях и международных соглашениях. Вместе с тем, отсутствие международного регулирования перевозок грузов не препятствует перевозчикам и грузовладельцам вступать в отношения по поводу международных перевозок. Примером этого может служить чартер,

широко используемый при заключении договоров на транспортировку грузов морским и речным транспортом, в отношении которого в международной практике не было создано правового акта, поэтому взаимоотношения между участниками такого договора регулируются национальным законодательством.

В современном международном судоходстве сложились два вида организации перевозок.

*Виде 1.* Линейная форма. Суда работают по расписанию прибытий и отходов в порты погрузки/выгрузки на строго определенных регулярных линиях (в основном перевозятся генеральные грузы).

*Вид 2.* Трамповая форма. Зафрахтованные суда работают на различных направлениях в зависимости от наличия грузов и конъюнктуры фрахтового рынка (в основном однородные массовые грузы).

Таким образом, морской транспорт использует прогрессивные формы организации перевозок, связанные с внедрением интермодальных технологий, контейнеров, а также с использованием смежных видов транспорта.

## **10.2. Международное линейное судоходство**

Международное линейное судоходство является основной формой современной организации морских перевозок, позволяющей выполнять быструю доставку грузов морским путем. Оно предполагает стабильность грузопотоков, их соответствующие объемы и представляет собой более совершенную форму организации перевозок, чем трамповые перевозки. Как правило, в линейном судоходстве принимают участие самые совершенные универсальные, рефрижераторные, комбинированные суда или специализированные по способу перевозки (контейнеровозы, суда с горизонтальным способом погрузки,

паромы). Линейные перевозки в основном производятся на условиях типовых коносаментов.

Основными характерными особенностями линейного судоходства являются:

- надежное регулярное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей с необходимой частотой движения транспортных средств;

- закрепление транспорта на определенном направлении и его движение по заранее объявленному расписанию, что дает возможность грузоотправителям обеспечивать необходимое количество грузов в портах в строго определенное время;

- применение единых тарифов и условий перевозки грузов и их относительно стабильный характер, что позволяет грузоотправителю заранее скалькулировать транспортную составляющую в цене товара;

- включение в тарифы за перевозку грузов всех расходов по погрузочно-разгрузочным работам и их качественное исполнение.

Международная линейная перевозка оформляется коносаментом, выдаваемым морским перевозчиком грузоотправителю в момент передачи груза перевозчику для транспортировки. Коносамент является важным документом в международных торговых сделках. По своей юридической природе этот документ служит доказательством принятия перевозчиком поименованных в нем грузов. Кроме того, он подтверждает наличие договора перевозки между перевозчиком и грузоотправителем и является товарораспорядительным документом.

В практике линейного судоходства сложился целый ряд коммерческих условий перевозки, известных под названием «линейные условия». Согласно выработанным практикой условиям перевозчик обязан доставить груз за свой счет со склада порта отправления до склада порта назначения.

В результате, в обязанности судовладельца входит оплата всех расходов по перевозке груза, включая расходы по хранению в порту отправления, погрузке, подаче груза в трюм или на палубу судна, укладке на судне, выгрузке и хранению в порту назначения в течение обусловленного в тарифе срока. Кроме того, перевозчик несет расходы по подсчету груза и ряд других.

Вместе с тем, перевозчик вправе требовать возмещения убытков за не предъявление груза со стороны грузоотправителя в том случае, если договор оформлен букинг-нотом (перевозка партии груза с резервированием места на судне) или когда судно делает факультативный заход в порт для погрузки или выгрузки контейнера.

### **10.3. Тарифы на перевозку грузов в линейном судоходстве**

В мировом линейном судоходстве морские тарифы представляют собой монопольную цену перевозки, устанавливаемую судовладельческими объединениями на многих морских направлениях. Как правило, они выше тарифов трампового судоходства.

Высокий уровень тарифов в линейном судоходстве объясняется следующим:

- затраты на организацию перевозок обычно выше;
- линейные компании приобретают и эксплуатируют дорогие и быстроходные суда;
- срок амортизации линейных судов короче, чем у трамповых;
- линейные компании несут значительные расходы по сооружению портовой инфраструктуры, содержанию управленческого аппарата и собственных агентов в портах.

Тарифы линейного судоходства предусматривают возмещение постоянных, переменных расходов

и получение сверхприбыли. Возмещение переменных затрат осуществляется путем их отнесения на соответствующий груз или отправку. Постоянные затраты распределяются между всеми товарами, перевозимыми судном.

При определении тарифных ставок принимаются во внимание такие факторы, как:

- погрузочный объем груза;
- его длинномерность или тяжеловесность;
- состояние товарного рынка;
- изменение структуры спроса на транспортные услуги.

Для перевозки грузов в контейнерах в линейном судоходстве в основном используется три вида тарифных ставок.

*Вид 1.* Ставка за контейнер вне зависимости от его содержимого.

*Вид 2.* Ставка за контейнер в зависимости от стоимости перевозимого груза.

*Вид 3.* Ставка за одну метрическую тонну груза, перевозимого в контейнере, с учетом стоимости груза.

Кроме того, существуют открытые тарифные ставки, устанавливаемые самими судоходными компаниями для сглаживания внешней конкуренции, и чистые, строго фиксированные без скидок.

#### **10.4. Агентское обслуживание в линейном судоходстве**

Качество обслуживания клиентуры в линейном судоходстве в значительной степени зависит от компетентности обслуживающего персонала и качества информационного обеспечения, поэтому существенную роль играют агентские организации, которые являются посредниками между судоходными компаниями и грузовладельцами. Выполняя главную роль

по обеспечению загрузки линейных судов, агенты выступают также в роли брокеров, заключая от имени судовладельца договоры морской перевозки грузов.

В круг обязанностей агентов на морском транспорте входит выполнение следующих функций:

- 1) составление расписания транспортных средств и разработка типовых коносаментов;
- 2) подбор наиболее подходящего судна;
- 3) организация стивидорных работ;
- 4) обеспечение судну своевременной и надлежащей постановки к причалу;
- 5) выполнение необходимых формальностей при прибытии и отходе судна;
- 6) получение от клиентов и перевод судоходной компании оплаты за перевозку;
- 7) обеспечение судна топливом и водой.

Кроме того, агентские организации изучают рынок транспортных услуг и привлекают грузы для обслуживаемой ими линии в пределах предоставленной им квоты по грузовместимости судна.

С развитием контейнерных перевозок круг функций линейных агентов значительно расширился. Они стали заниматься полным обслуживанием контейнеров в порту, включая погрузку, разгрузку, ремонт и возврат контейнеров.

В качестве агентов в линейном судоходстве работают квалифицированные и опытные лица, которые хорошо знают конъюнктуру рынка перевозок и успешно могут выполнять функции по обслуживанию судов и привлечению грузов для линии. Агент должен быть безупречным с точки зрения финансового положения и репутации.

В современном линейном судоходстве система «судоходная компания – агент – грузовладелец» представляют собой обширную организационную структуру,

звенья которой тесно взаимосвязаны. Транспортные агенты поддерживают контакты с клиентурой (грузовладельцами и экспедиторами), регулируют приток грузов в обслуживаемые ими порты.

### **10.5. Формы взаимодействия транспортных компаний в морском судоходстве**

Международные морские линии связывают между собой основные мировые экономические центры, расположенные в странах Западной Европы, Северной Америки и Дальнего Востока, и эти центры с другими регионами. Возникновение и становление морских линий произошло на основе заключения соглашений между транспортными компаниями в форме конференций, пулов, консорциумов, а также под воздействием общих финансовых интересов судоходных монополий различных государств.

Среди форм взаимодействия транспортных компаний наиболее распространенными являются морские конференции – монополистические соглашения картельного типа, заключаемые с целью смягчения конкуренции в области перевозок на определенных направлениях грузопотоков, установления монопольных тарифов и привлечения на суда участников конференции более выгодных грузов.

Соглашениями предусматриваются расписания заходов и отходов судов и объем перевозок между участвующими в объединениях компаниями, единый тариф за перевозку грузов, его минимальный и максимальный уровень, применение идентичных форм коносаментов. Участникам этих объединений запрещается по взаимному соглашению снижать тарифы ниже установленного уровня.

Следующей, более совершенной формой объединения судоходных компаний являются пулы – соглашения о доле участия в перевозках грузов и размерах прибылей.

Кроме пулов и конференций создаются консорциумы, в которую входят крупнейшие национальные и межнациональные судоходные монополии. Участники консорциума формально сохраняют самостоятельность, но связаны определенными условиями в области организации перевозок.

Таким образом, морские перевозки грузов являются современной и интенсивно развивающейся сферой доставки грузов в международном сообщении.

### **Контрольные вопросы**

1. Особенности линейного судоходства и его отличие от трампового судоходства.
2. Сущность фрахтового судоходства.
3. Функции морских конференций.
4. Функции линейных агентов.
5. Линейные условия транспортировки грузов.

## **Лекция 11.**

### **Организация работы интермодального оператора**

#### **11.1. Транспортно-экспедиторское обслуживание при международных перевозках**

Важной особенностью организации доставки грузов в международном сообщении является необходимость наличия единого оператора, отслеживающего весь транспортный процесс с точки зрения сохранности груза, надежности его доставки, согласованности различных видов транспорта и перегрузки с одного вида транспорта на другой. Наличие интермодального оператора позволяет обеспечить целостность локальной транспортной системы.

Оператор интермодальной перевозки является представителем грузоотправителя или грузополучателя в зависимости от условий, оговариваемых в контракте купли-продажи между продавцом и покупателем. В большинстве случаев продавца или покупателя интересует маршрут движения груза, общая стоимость транспортировки и не интересуют условия договора между интермодальным оператором и перевозчиками.

На основе поручения клиента интермодальный оператор выполняет следующие действия:

- выбор участников транспортировки и перевалки груза;
- заключение договоров на перевозку,
- планирование необходимых транспортных средств или резервирование места на транспортном средстве;
- организация и контроль выполнения процесса перевозки;
- оценка экономичности доставки груза до места назначения; выбор эффективных транспортных схем

с комплексным использованием видов транспорта, учитывая возможность экономических компромиссов.

Основные требования от клиентов к интермодальному оператору следующие:

- минимальная сквозная ставка;
- минимальное транзитное время;
- максимальная надежность, то есть отсутствие непредвиденных расходов и задержек груза в пути.

Операции доставки груза могут выполняться оператором частично самостоятельно через свои дочерние предприятия и филиалы либо на основе договора подряда со специализированными транспортными предприятиями.

В качестве подрядчиков могут выступать предприятия: морского транспорта, железнодорожные, авто-транспортные, авиационные, внутреннего водного транспорта.

При транспортировке грузов возникает необходимость выполнения целого ряда дополнительных сопутствующих операций, которые носят название «транспортно-экспедиторские услуги». Их выполняют самостоятельные предприятия, являющиеся связующим звеном между интермодальным оператором и транспортными предприятиями в местах перевалки грузов, в частности:

- контейнерные терминалы, то есть предприятия арендующие или владеющие специализированными портовыми или железнодорожными терминалами;
- портовые экспедиторские предприятия, занимающиеся таможенной очисткой грузов и оформлением сопроводительных документов;
- специализированные склады, обеспечивающие хранение груза и его доработку (к примеру, ремонт и замена тары, комплектование отправок, маркировка и т.д.).

Интермодальный оператор несет ответственность за организацию грузовых работ, хотя может не выполнять их сам, готовит необходимые транспортные и товаросопроводительные документы, обеспечивает таможенный транзит и таможенную очистку груза, выполняет расчеты с перевозчиками. При необходимости интермодальный оператор может привлекать лизинговые, сюрвейерные и аудиторские компании.

С каждым подрядчиком на транспортировку оператор интермодальной перевозки заключает отдельный контракт на основании международных конвенций и национальных законов. Однако условия этих контрактов не влияют на обязательство интермодального оператора перед отправителем по заключенному договору.

При использовании морского транспорта интермодальный оператор может принять груз отправителя на его складе, на контейнерном терминале в порту страны отправления либо на причале порта отгрузки (в зависимости от условий ИНКОТЕРМС 2010). Аналогичным образом договор может предусматривать передачу груза получателю на его складе, на контейнерном терминале или на причале в порту назначения. Варианты доставки определяют расходы на транспортировку груза, пределы ответственности участников транспортного процесса за груз и тарифную ставку по договору интермодальной перевозки.

Доставка груза по договору интермодальной перевозки должна быть предусмотрена уже при заключении контракта купли-продажи между продавцом и покупателем товара. При этом в контракте купли-продажи обязанности по доставке груза могут быть возложены либо на продавца, либо на покупателя. Соответственно, в договорные отношения с интермодальным оператором вступает сторона контракта, ответственная

за доставку груза. Полный перечень обязанностей сторон по каждому варианту базисных условий поставок приведен в ИНКОТЕРМС 2010.

## **11.2. Последовательность взаимодействия интермодального оператора с клиентами**

Взаимодействие интермодального оператора с клиентами при оказании услуги включает в себя следующие этапы:

- получение и оценка коммерческого предложения (оферты) от грузоотправителя или от грузополучателя;
- проведение переговоров и заключение договора с клиентом;
- разработка оператором оптимальной схемы движения материального потока;
- мониторинг транспортного рынка, выбор поставщиков транспортных услуг;
- переговоры с перевозчиками для получения скидки с базового тарифа и заключения договора перевозки;
- предложение транспортной схемы клиенту;
- исполнение услуги по доставке груза «от двери до двери»;
- оплата клиентом услуги;
- оплата интермодальным оператором услуг транспортным предприятиям и другим логистическим посредникам.

Исходным пунктом в организации интермодальной перевозки является получение оператором твердого коммерческого предложения (оферты) от грузоотправителя или грузополучателя. В этом предложении должны быть четко указаны:

- дата начала и срок действия договора;
- общий объем отправок;
- средний размер партий;
- число отправок в месяц;
- пункты отправления и назначения.

Работа с заказом клиента начинается с тщательного выбора оптимального маршрута, транспортных средств и технологии перевозок. Выбираются типоразмеры судов, вагонов, автомобилей; рассматривается доставка груза отдельными грузовыми местами или в контейнерах (универсальных или специализированных). При выборе оптимальной транспортной схемы может составляться до 10 вариантов.

Переговоры с транспортными предприятиями для получения скидок с базовой ставки тарифов. Такие скидки могут быть получены благодаря тому, что интермодальный оператор контролирует большой поток грузов от разных клиентов и обеспечивает перевозчиков постоянными заказами, может предоставить большую партию груза или заключить долгосрочный контракт.

Максимальные скидки предоставляют компании, у которых в порту скопилось много порожних контейнеров, особенно если по ним истек льготный срок хранения и судовладелец вынужден платить штраф за каждые лишние сутки хранения.

Для получения минимальных сквозных ставок транспортировки интермодальный оператор осуществляет постоянный мониторинг транспортного рынка, сравнивает тарифы разных перевозчиков, состав их транспортных средств и контейнерного парка, наличие в терминалах порожних контейнеров, расписание движения судов.

После формирования оптимальной транспортной схемы клиент получает ее основные характеристики: сквозную ставку оплаты; дату отправки груза; транзитное время до пункта перевалки и в целом до пункта назначения.

Важным фактором, определяющим скорость доставки груза, является длительность таможенного

оформления груза. Интермодальному оператору следует до прибытия груза в порт получить все необходимые документы, удостовериться в полноте и правильности их заполнения и в случае необходимости – потребовать у клиента корректировки.

Чрезвычайно важным при организации интермодальных перевозок является требование клиента исключить задержку груза в процессе транспортировки, так как это может привести к срыву исполнения торгового контракта и убытку одной из сторон сделки. Наиболее крупные издержки грузовладелец может понести в случае утери или нарушения качества груза. Для того чтобы избежать таких случаев, необходимо осуществлять следующий комплекс мероприятий:

тщательный контроль транспортных средств, в которых не должно быть неисправностей, щелей, остатков предыдущего груза и посторонних запахов;

контроль правильности размещения и крепления грузов, с тем чтобы обеспечить наилучшее использование грузоместимости транспортного средства и не допустить развала штабеля в процессе перевозки. Для исключения возможных претензий по согласованию с клиентом и за его счет приглашается независимый сюрвейер.

Другим источником непредвиденных расходов для интермодального оператора могут быть штрафы за простой транспортных средств и контейнеров, а также оплата хранения при задержке грузов в порту сверх допустимого срока.

Большое значение для грузоотправителя имеет способность интермодального оператора обеспечить все необходимые виды услуг, чтобы клиент мог заключить договор только с одним партнером. Необходимый комплекс транспортно-экспедиционных

услуг включает экспедирование, таможенное оформление документов, организацию транспортировки, перевалку, хранение, пакетирование, охрану, страхование груза.

Дополнительным конкурентным преимуществом для интермодального оператора может стать наличие собственных ноу-хау, внедрение новейших логистических технологий, участие в различных международных организациях и ассоциациях.

### **11.3. Основные принципы организации работы интермодального оператора**

Основными принципами функционирования интермодальных операторов в макрологистических системах являются следующие.

**Принцип 1.** Работа с крупными отправителями и покупателями товаров, экспорт и импорт которых осуществляется стабильно.

**Принцип 2.** Максимальное выравнивание объемов экспорт и импорта. Это условие привлекает крупных перевозчиков, так как гарантирует, что после выгрузки импортного товара контейнеры будут загружены экспортным товаром. Такой подход обеспечивает стабильную работу транспортных организаций даже при серьезных колебаниях спроса.

**Принцип 3.** Оказание полного комплекса транспортно-экспедиторских услуг – принцип одного окна.

**Принцип 4.** Гарантия сохранности груза, согласованных сроков доставки и отсутствие дополнительных расходов.

**Принцип 5.** Использование новых логистических технологий перевозки и грузопереработки.

**Принцип 6.** Минимальный уровень цен при высоком качестве услуг и гарантии выполнения всех условий договора.

**Принцип 7.** Сохранение коммерческой тайны клиента.

**Принцип 8.** Своевременное извещение о любых потенциально опасных ситуациях, связанных с перемещением, перегрузкой, хранением грузов, выполнении таможенных или иных формальностей.

**Принцип 9.** Предложение клиенту всех возможных вариантов доставки груза, оптимизация транспортных схем доставки.

**Принцип 10.** Наблюдение силами представителей интермодального оператора на предприятиях грузоотправителей, в портах, железнодорожных терминалах, которые контролируют пригодность транспортных средств, качество погрузки-разгрузки и крепления, мониторинг движения грузов по маршруту.

Таким образом, статус организатора интермодальных перевозок дает возможность снизить расходы в логистической цепи при транспортировке грузов в международном сообщении, снизить коммерческие, таможенные и транспортные риски.

### **Контрольные вопросы**

1. Действия, выполняемые интермодальным оператором (ИМО) от лица клиента.
2. Основные требования от клиентов к ИМО.
3. Состав транспортно-экспедиторских услуг.
4. Функции сюрвейерной компании.
5. Этапы взаимодействия ИМО с клиентом.

## **Лекция 12.**

### **Логический подход к управлению рисками во внешнеторговой деятельности предприятия**

#### **12.1. Основные положения внешнеторговой деятельности предприятий**

Нарастающая глобализация мировых рынков приносит российским предприятиям новые проблемы и испытания. Передовые отечественные компании формируют и развивают региональные, межрегиональные, национальные, европейские и глобальные цепи закупок, производства и физического распределения, которые должны соответствовать возрастающим требованиям клиентов. В условиях свободной международной торговли на предприятиях создаются отделы, осуществляющие внешнеэкономическую деятельность и проведение внешнеторговых операций.

Внешняя торговля связана с высокой степенью риска для всех участников международного логистического процесса и вероятностью крупных материальных потерь. Это обстоятельство определяет потребность предприятий в разработке механизма предупреждения и снижения уровня риска при проведении внешнеторговых операций.

При разработке системы управления рисками внешнеторговой деятельности важным моментом является обеспечение комплексного подхода, оценка ее состояния как части системы корпоративного управления.

В системе управления внешнеторговыми рисками объектом управления являются экономические отношения между предприятиями во внешнеэкономической деятельности. Субъектом управления является специальная группа людей, которая посредством различных

приемов и способов управления осуществляет целенаправленное воздействие на объект управления. Этот процесс может осуществляться только при условии обмена информацией между субъектом и объектом управления. Такая информация включает в себя сведения о вероятности наступления неблагоприятных событий, финансовой устойчивости и платежеспособности партнеров, интермодальных операторов, логистических посредников или провайдеров.

Управление рисками во внешнеторговой деятельности осуществляется в зависимости от вида организации и направлений ее деятельности, особенностей внешней среды.

## **12.2. Коммерческие риски в международной торговле**

Участников международных торговых отношений постоянно сопровождают коммерческие и логистические риски. Во внешней торговле риски проявляются в большей степени, чем во внутренней торговле и они менее прогнозируемы.

Многообразие рисков во внешней торговле связано со множеством факторов, влияющих на конечный результат коммерческой деятельности предприятия: неустойчивость валютно-финансовой системы; ограниченность ресурсов; изменение предпочтений потребителей; уровень квалификации и надежности деловых партнеров; повышение требований на рынке к качеству товаров, их безопасности и экологичности; форс-мажорные обстоятельства.

Риски международной торговле носят либо объективный, либо субъективный характер. Черты объективности проявляются в неблагоприятных условиях развития мировой экономики. Субъективность является результатом ошибок, совершаемых правительством

в политике, или результатом неопытности предпринимателей и недобросовестности контрагентов. Следовательно, для минимизации уровня рисков необходимо уяснить, к какому виду относится риск и определить причины его возникновения.

Все риски в международной торговле можно условно разделить на две группы: риски угрожающие партнерам при установлении двухсторонних коммерческих отношений; риски, угрожающие предприятиям на организованных международных товарных рынках (аукционах, ярмарках, товарных биржах).

В первом случае положительный исход неблагоприятного события зависит от личного работников предприятий, а во втором случае – от соблюдения правил работы организованных рынков.

Риски при двухсторонних коммерческих отношениях возникают на следующих этапах коммерческого процесса: поиск зарубежного партнера или интермодального оператора; при составлении коммерческого контракта или договора смешанной перевозки; при выполнении платежа; при возникновении конфликтных ситуаций.

Для того, чтобы свести к минимуму риски двухсторонних коммерческих отношений необходимо предпринимать действия по их анализу и не позволять контрагентам нарушать правила двухсторонних деловых отношений. На каждом этапе совершения внешне-торговых сделок необходимо предпринимать превентивные меры по снижению уровня риска.

*Этап 1.* Поиск и выбор зарубежного партнера. При осуществлении внешнеторговой деятельности особой осторожности требует выбор иностранных партнеров, так как на международном рынке их имеется огромное количество, но в числе партнеров могут встретиться

недобросовестные и ненадежные лица в плане исполнения взятых на себя обязательств. Это могут быть организации, находящиеся на стадии банкротства и скрывающие этот факт. Поэтому поиск и выбор партнера - это очень ответственный этап коммерческой работы во внешнеторговой деятельности.

Возможность минимизации уровня риска в данном случае – это доскональное изучение рынка контрагентов, более тщательная проверка каждого из них. Поиск зарубежного партнера начинается с изучения национальных и международных фирменных справочников. Источниками дополнительной информации о надежности выбираемого зарубежного партнера являются следующие учреждения России и зарубежных стран: торгово-промышленная палата России; отделения иностранных банков на территории России; кредитные бюро и торговые палаты во многих странах, которые занимаются составлением рейтингов о платежеспособности компаний.

При работе с неизвестным партнером необходимо изучить следующую информацию: официальную регистрацию компании; регистрацию предприятия в национальной торговой палате; регистрацию предприятия в национальном отраслевом союзе предпринимателей; коти́рование акций партнеров на международной бирже.

После заключения контракта купли-продажи следует продолжать мониторинг деятельности зарубежной компании, так как ситуация на международных рынках постоянно меняется. Кроме того, существуют риски, которые возникают из-за недобросовестной коммерческой деятельности предприятий-контрагентов. Иногда зарубежные компании осуществляют мошеннические сделки, но привлечение их к ответственности сложнее, чем при торговле на внутренних рынках. Примерами

мошенничества в международной торговле является пиратское использование интеллектуальной собственности и фальсификация товаров.

*Этап 2.* Составление и заключение торгового контракта. Составление торгового контракта содержит в себе немало угроз. Необходимо тщательно подойти к разработке всех пунктов контракта, чтобы исключить ситуации, не определенные в контракте и предусмотреть ответственность сторон за неисполнение оговоренных условий. При составлении контракта можно подвергнуться риску даже в такой элементарной статье как единица измерения груза, так как в разных странах могут быть различные единицы измерения (к примеру, обычная тонна, английская или длинная, фрахтовая и регистровая). Способ минимизации риска в данном случае это пересчет всего товара на метрические единицы.

Наиболее часто встречающиеся коммерческие риски, которые могут ожидать импортера: завышение экспортером цены продукции в контракте; получение меньшего количества товара; получение продукции качеством ниже, чем указано в контракте.

Минимизацию рисков от завышения цен, получения некачественного товара или его меньшего количества осуществляет предотгрузочная инспекция. Эта инспекция проводится независимыми экспертами компаний, специализирующихся в этой области. Проверяется цена, количество и качество подготовленной к отгрузке продукции.

Предотгрузочная инспекция оказывает разнообразный спектр услуг. Например, предотвращение неверной классификации товаров для таможенного контроля; подтверждение страны происхождения для целей национального регулирования условий контракта. Также инспекция предоставляет информацию о возможных скидках или полном освобождении

от уплаты таможенных пошлин, содействует в оформлении торговых операций и защищает интересы потребителей.

### **12.3. Управление рисками во внешнеторговой деятельности предприятия**

Для успешного проведения экспортно-импортных операций на предприятии осуществляется тщательный анализ рисков и выработка путей их минимизации, что включает в себя следующие составные части.

**Часть 1.** Оценка возможных рисков, связанных с проведением конкретной сделки, вероятность их наступления и оценка последствий. Этот этап включает в себя сбор информации о партнере, его надежности, платежеспособности, репутации. Изучаются особенности политической, правовой и экономической ситуации в стране партнера, делается прогноз о тенденциях ее развития на период проведения сделки. Проводится оценка логистических рисков во время транспортировки товаров. Анализируется ситуация на валютных товарных рынках, имеющих влияние на конкретную внешнеторговую операцию.

**Часть 2.** Выделение той составляющей из совокупности рисков, которую предприятие может взять на себя полностью или частично. К примеру, риск колебаний конъюнктуры на местном и мировом рынках; колебания валютных курсов; вероятность потерь или порчи товара на своей территории, которые не покрываются страховкой. Обычно подобные риски закладываются в договорную цену товара. Если такая возможность отсутствует, то заключению договора должна предшествовать разработка дополнительного комплекса мер, направленных на предупреждение этой группы риска. Степень ответственности участников

сделки по каждому из видов риска определяется в условиях контракта купли-продажи.

**Часть 3.** Определение совокупности рисков, которые могут быть переложены на других участников внешнеторговой сделки. К примеру, на контрагента или банк (в случае работы с подтвержденным аккредитивом), на транспортные и страховые компании, интермодального оператора, государственные службы (при наличии государственных гарантий выполнения обязательств). При этом целью анализа рисков является увеличение доли данной группы в общей их совокупности.

Таким образом, коммерческая деятельность в международной торговле в общем и внешнеторговой деятельности предприятий в частности, характеризуется сложностью и многообразием рисков.

### **Контрольные вопросы**

1. Особенности управления рисками во внешнеторговой деятельности предприятия.
2. Последовательность анализа внешнеэкономических рисков.
3. Особенности планирования деятельности с новым контрагентом.
4. Субъекты управления рисками во внешнеторговой деятельности.
5. Классификация рисков в международной торговле.

## Лекция 13.

### Управление рисками в транспортных системах

#### 13.1. Сущность риска в транспортных системах

Слово «риск» испанско-португальского происхождения и означает «подводная скала». Риск в хозяйственной деятельности в целом можно рассматривать с двух противоположных позиций.

С одной стороны – это вероятность наступления нежелательного события, материальная или иная потеря, которая может возникнуть в результате претворения в жизнь выбранного решения.

С другой стороны – это предполагаемая удача или благоприятный исход, то есть действие на удачу в надежде на счастливый случай. Поэтому различают динамические риски (как приобретение, так и потеря) и статические риски (только предполагаемая потеря). При выполнении транспортировки, в отличие от торговой деятельности и биржевой торговли, выделяют только статические риски.

*Транспортировка грузов* – это довольно длительный период, когда продаваемый товар уже выпал из поля зрения продавца, но еще не попал в поле зрения покупателя. Согласно статистике, наибольший ущерб приходится на кражи и потерю груза в процессе его транспортировки, в то же время ущерб от повреждения груза в пути в несколько раз меньше. Следовательно, необходимо оценить риск, постараться его предвидеть и снизить до минимума возможные отрицательные последствия.

Можно выделить следующие основные характеристики риска в транспортных системах:

- случайный характер события;
- наличие альтернативных решений;

- известны или поддаются определению вероятности исходов и ожидаемые результаты;
- вероятность возникновения убытков.

При организации транспортировки грузов в международном сообщении следует учитывать три основные группы внешних воздействий, носящие, как правило, случайный характер: механические; климатические и биологические воздействия.

К механическим воздействиям в процессе транспортировки относят удары, толчки, вибрации, статические нагрузки и трение.

Риск от климатических явлений: неблагоприятные погодные условия при доставке морским транспортом.

Биологические воздействия наиболее характерны для пищевых продуктов, но бывают случаи порчи грызунами пластмассовой изоляции проводов.

Таким образом, риск является объективным явлением в любой сфере человеческой деятельности и проявляется множеством отдельных обособленных рисков. Для оценки рисков, связанных с возможными ситуациями в которых грузовладелец может понести ущерб, важно установить их источники и последствия.

### **13.2. Риски в локальных транспортных системах**

При заключении внешнеторговых сделок возникает целый ряд рисков, связанных с пространственной отдаленностью между покупателями и продавцами. В экономических различают следующие группы рисков: предпринимательский, кредитный, финансовый, инвестиционный риски.

Для транспортных предприятий в большей степени присущ предпринимательский риск, который связан с хозяйственной деятельностью предприятия и с её конечным финансовым результатом. Это угроза того, что предприниматель понесёт потери в виде

дополнительных расходов или получит доходы ниже тех, на которые он рассчитывал.

По этапу товародвижения предпринимательские риски для грузоотправителей и грузополучателей включают в себя: риск не выполнения договорных обязательств; транспортный риск; риск форс-мажорных обстоятельств; риск, связанный с приемкой товара (услуги); риск, связанный с реализацией товара (услуги) на рынке.

Отдельно следует выделить транспортный риск, то есть опасность потери или порчи товаров в процессе транспортировки. Транспортный риск отличается во внутренней и международной торговле, так как при поставке товаров в международном сообщении условия доставки груза значительно усложняются.

Момент перехода права собственности на товар неодинаково регламентирован в разных странах. Концептуально выделяют два подхода.

**Подход 1.** Момент перехода права собственности с продавца на покупателя связан с фактом передачи вещи (Россия, Германия, Швейцария).

**Подход 2.** Для перехода права собственности с продавца на покупателя достаточно соглашения сторон по поводу купли-продажи (США, Великобритания и Франция).

Классификация транспортных рисков в международной торговле впервые была приведена в сборнике торговых терминов ИНКОТЕРМС. Базисные условия поставки разработаны с целью однозначного определения системы транспортировки, возможных рисков и других особенностей, так как при осуществлении международных перевозок сталкиваются интересы разных предприятий и государств. В настоящее время транспортные риски в международной торговле

классифицируются по степени риска и переходу прав собственности на товар в четырех группах: E, F, C, D.

Транспортный риск является частью предпринимательского риска для продавцов, покупателей, перевозчиков и коммерческих посредников. В локальных транспортных системах возникают специфические риски, как для грузоотправителей, так и для грузополучателей.

К примеру, грузоотправитель или грузополучатель при пользовании услугами посредника, которым является интермодальный оператор, передает ему часть своих функций в рамках логистического аутсорсинга. Поэтому для предприятий, заказывающих доставку грузов и пользующихся услугами посредников, можно выделить аутсорсинговый риск.

Интермодальный оператор принимает на себя ответственность по доставке грузов «от двери до двери» и несет специфические риски, так как при сбоях в поставках по вине перевозчиков, вся ответственность возлагается на оператора. Кроме того, результатом деятельности интермодального оператора является услуга (как товар), поэтому невыполнение услуги может приводить к потере репутации и финансовым потерям (репутационный риск). В данном случае очень важна индивидуальная работа с клиентами и транспортными компаниями в процессе оказания услуги.

### **13.3. Организация мероприятий по снижению уровня риска при осуществлении интермодальных перевозок**

При выполнении транспортировки в международном сообщении интермодальный оператор оценивает степень возникающих неблагоприятных событий и предусматривает мероприятия, способствующие снижению потерь при возникновении этих событий. Уровень

транспортного риска можно определить как количественное выражение несоответствия между тем, что ожидают, и тем, что действительно происходит. Любое действие при транспортировке на пути от продавца к покупателю происходит в условиях неопределенности внешней среды.

Из теории риска известно, что он связан с оценками (ожиданиями) субъектов транспортного процесса и не существует безотносительно от них. Свободного от риска поведения не существует, поэтому следует различать риск и его меру, так как одна и та же неблагоприятная ситуация может содержать различные риски и разные последствия.

Противодействовать рискам можно применяя определенные способы защиты, к примеру, превентивные меры и транспортное страхование. При транспортном страховании осуществляется страхование транспортных средств (каско) и грузов (карго). Степень риска при доставке груза зависит от вида транспорта, продолжительности транспортировки и маршрута доставки.

К примеру, на воздушном транспорте страховой тариф ниже в связи с меньшей вероятностью порчи груза из-за минимального внешнего воздействия во время транспортировки. Следовательно, степень риска неодинаково распределяется между видами транспорта, меньше уровень транспортного риска на воздушном транспорте, затем идет железнодорожный и автомобильный, а следом – водные виды транспорта.

При осуществлении интермодальных перевозок необходимо осуществлять снижение уровня рисков для грузовладельцев, владельцев транспортных средств и интермодальных операторов.

В деятельности интермодального оператора риск неизбежен, поэтому он должен вырабатывать соответствующую политику. Основные направления политики

в области риска следующие: избегание риска; принятие риска и снижение степени риска.

Политика избегания риска полностью исключает конкретный вид деятельности, вызывающий потери, к примеру, отказ от организации доставки грузов на определенных направлениях.

Политика принятия риска. Означает покрытие потерь клиента за счёт собственных средств и уместна при стабильном финансовом состоянии предприятия.

Политика снижения степени риска. Предполагает уменьшение вероятности и объёма потерь. К методам предупреждения и снижения риска в транспортировке относят страхование и диверсификацию.

Страхование позволяет компенсировать последствия отрицательных событий. Заключается в передаче ответственности за результаты негативных последствий от транспортировки страховой компании.

Диверсификация предполагает организационные изменения на предприятии, при которых распределяются риски и снижается их концентрация. Наиболее актуальным для транспортной компании является сочетание перевозок с сопутствующими услугами для клиентов (складирование, перевалка груза, коммиссионирование, таможенная очистка). Диверсификация может реализовываться путем создания дочерних предприятий или филиалов. Кроме того, перевозки могут осуществляться в разных географических регионах, на различных фрахтовых рынках или по разным маршрутам.

Для эффективной работы предприятия необходимо создать систему управления рисками, которая включает в себя четыре этапа.

**Этап 1.** Анализ основных видов риска, входящих в комплекс рисков предприятия, определение силы их влияния на деятельность предприятия, выявление наиболее значимых видов.

**Этап 2.** Определение уровня рисков и возможной величины потерь, для того, чтобы определить риск-устойчивость основных показателей деятельности организации и целесообразность управленческих воздействий.

**Этап 3.** Определение наиболее эффективного метода управления рисками с целью обеспечения контроля над ситуацией риска и при необходимости выявление источников возмещения возможных потерь.

**Этап 4.** Определение эффективности управленческих воздействий. Оценка эффективности страхования или других методов снижения риска.

Любое снижение риска имеет свою цену. Это так называемая плата за снижение риска. К примеру, при страховании платой за снижение риска является величина страховых взносов. Следовательно, выбирая способ снижения риска, необходимо учитывать его стоимость и целесообразность.

Таким образом, организация локальных транспортных систем в международном сообщении с использованием интермодальных технологий очень сложный процесс, требующий внимательного отношения к его проектированию и реализации для устранения значительных потерь при транспортировке грузов.

### **Контрольные вопросы**

1. Сущность риска при транспортировке
2. Виды рисков при транспортировке
3. Методы снижения риска при транспортировке
4. Последовательность создания системы управления рисками.
5. Степень риска на разных видах транспорта.

## **Лекция 14.**

### **Особенности страхования при осуществлении международных перевозок**

#### **14.1. Обоснование необходимости страхования грузов в международных перевозках**

Окружающий человека вероятностный мир предопределяет развитие научных исследований в области новейших технологий, нелинейной динамики, теории вероятности, позволяющих минимизировать воздействие неблагоприятных вероятностных событий и прогнозировать те или иные явления и процессы.

В настоящее время разум человека и универсальность природы с трудом сопоставимы, а природные системы несравнимо надежней и долговечней, чем те, что созданы человеком, поэтому, в частности, в транспортных системах при доставке грузов возникают специфические риски.

Эволюция логистических систем, логистические процессы в экономическом пространстве также определяются универсальными законами вероятностного мира. Транспортировка в международном сообщении может осуществляться с потерями качественного и количественного характера, следовательно, необходимо предпринимать соответствующие действия по снижению транспортных рисков.

Использование концепции логистики в разных сферах деятельности человека предполагает повышение надежности функционирования логистических систем на макро- и микроуровне. Организация транспортировки грузов, включая материальные и сопутствующие потоки, смежные логистические функции

и операции, предполагает техническую и технологическую составляющую процессов.

Кроме технической и технологической составляющей доставки, складирования и переработки грузов, могут возникать другие факторы, которые приводят к нарушению сроков доставки, нарушению договорных обязательств между продавцом и покупателем в части количества и качества отгружаемых товарных партий, нарушению качества грузов в процессе транспортировки. Эти факторы могут быть связаны с действиями людей или природных явлений.

При организации перевозок в международном сообщении увеличивается риск порчи или потери товара, так как груз по пути следования проходит через ряд посредников, используются разные виды транспорта, грузовые терминалы и склады.

Использование контейнеров для перемещения грузов на пути следования от грузоотправителя до грузополучателя значительно сокращает степень риска по нарушению качества груза, но не исключает вероятность потери контейнера в целом или несвоевременности доставки груза, что особенно актуально при организации поставок по технологии «точно в срок». Кроме того, длительный путь движения груза по межконтинентальным маршрутам повышает риск возникновения форс-мажорных обстоятельств.

При нарушении условий транспортирования, перевалки или промежуточного хранения груза возникает ущерб, который возмещают стороны по торговому контракту (продавец и покупатель), перевозчики, интермодальный оператор или страховая компания.

*Страхование* – это защита имущественных или финансовых интересов сторон грузоперевозки. При этом грузовладелец желает получить возмещение за утраченный груз, а перевозчик или интермодальный

оператор не стремиться возместить убытки за свой счет. Следовательно, при возникновении проблем в процессе грузоперевозки каждый участник процесса преследует собственные цели.

В процессе грузоперевозки могут возникнуть следующие проблемы: стихийные бедствия; человеческий фактор; повреждение груза; хищение груза; уничтожение груза; пропажа груза без вести; порча груза вследствие нарушения температурного режима; задержка в доставке груза; выдача груза неправомочному получателю; отправка груза по неверному адресу.

Таким образом, использование страхования в транспортных системах связано с недостаточной надежностью локальных транспортных систем и неопределенностью внешней среды в процессе транспортировки грузов. Страхование является одним из средств снижения логистического риска.

#### **14.2. Специфика работы страховых компаний при участии в локальных транспортных системах в международном сообщении**

Под транспортным страхованием понимается совокупность различных видов страхования, создающих условия для возмещения отдельных финансовых убытков, возникающих у участников транспортного процесса в результате обстоятельств, находящихся вне зоны их контроля.

Страхование не отменяет риск, но дает возможность вернуть все потери, или часть потерь благодаря страховой компании. В мультимодальных транспортных системах, особенно в международном сообщении, практически всегда осуществляется страхование грузов из-за сложности и множественной вариантности процесса транспортировки.

Страховые компании являются экономическими структурами, компенсирующими воздействие негативных явлений и осуществляющими прогнозирование страхового события.

Страховые компании осуществляют страхование грузов, автотранспорта и судов на следующих условиях:

- с ответственностью за все риски (возмещаются все убытки кроме особо оговоренных случаев);
- с ответственностью за частную аварию (возмещаются убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие стихийных бедствий или крушения транспортных средств);
- без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения (возмещаются убытки от полной гибели всего или части груза вследствие крушения транспортных средств).

Страховое покрытие может распространяться на локальную транспортную систему в целом, включая транзитную транспортировку через третьи страны и промежуточное хранение на транзитном складе.

Размер суммы, уплачиваемой страховой компанией за страхование грузов, а именно страховой взнос (страховая премия), зависит:

- от характера и стоимости груза;
- особенности упаковки;
- сложности маршрута;
- наличия пломбы или другого варианта охраны;
- периода и способа перевозки;
- скидок, предоставляемых страховой компанией постоянным клиентам;
- частоты отправок, объема перевозок и ряда других условий.

Данная сумма составляет, как правило, не менее 0,1% от заявленной страховой суммы.

Условия страхования оговариваются в договоре, заключаемом между страховой компанией (страховщиком) с одной стороны и юридическим или физическим

лицом (страхователем) с другой стороны. Страхователями могут быть продавец, покупатель и интермодальный оператор.

### **14.3. Возмещение ущерба при страховании грузов и ответственности перевозчика**

При выполнении международных перевозок различают два основных направления страхования: страхование грузов и страхование ответственности перевозчика или интермодального оператора.

Первое направление ориентировано на защиту грузовладельцев от возможной порчи или полной утраты груза. Это могут быть как грузоотправители, так и грузополучатели в зависимости от того, на ком из контрагентов в период перевозки лежит риск утраты.

Второе направление – страхование ответственности транспортного оператора, предполагает защиту перевозчика или экспедитора от возможных нежелательных последствий их действий, которые повлекли за собой причинение ущерба другим сторонам. Более распространен и востребован первый вид страхования (страхование грузов). Выгодоприобретателем в любом случае является грузоотправитель.

Под объемом ответственности страховщика понимается совокупность страховых случаев, при наступлении которых страховщик обязан выплатить страхователю предусмотренное договором страхования страховое возмещение. Договор страхования может заключаться с ответственностью за все риски или с ответственностью по отдельным рискам.

Страховщик несет ответственность в пределах страховой суммы, которая включает в себя:

- стоимость груза как товара; стоимость доставки груза до грузополучателя;
- страховой взнос (страховая премия).

Страхование в международной торговле может покрывать большую цену, чем та, которая предусмотрена в контракте купли-продажи. Такой случай оговаривается в ИНКОТЕРМС в разделе «Договоры перевозки и страхования» для условий CIF и CIP, когда страхование должно покрывать, как минимум, цену за товар, зафиксированную в контракте купли-продажи, плюс 10%, то есть 110%.

В договоре страхования может оговариваться франшиза и лимит ответственности. Лимит ответственности это максимально выплачиваемое страховое возмещение. Франшиза представляет собой предусмотренное условиями договора освобождение страховой компании от возмещения убытков, не превышающих определенный уровень. Франшиза может применяться как к общей стоимости застрахованного имущества, так и к отдельным грузовым местам.

Договор страхования вступает в силу с момента оплаты страхового взноса страхователем. После наступления страхового случая и требования страхового возмещения, страхователь должен предъявить страховщику следующие документы:

- страховой полис;
- документ, подтверждающий факт перевозки (CMR, коносамент, авиационную накладную);
- документы, подтверждающие наступление страхового события (коммерческий акт, справки от пожарной охраны, полиции, акты осмотра груза);
- документы, подтверждающие стоимость груза на момент перевозки (контракт, счет-фактура, товарная накладная);
- документы, подтверждающие размер ущерба (подписанные представителями продавца и покупателя или акт экспертизы, проведенной независимой экспертной организацией по согласованию со страховщиком).

После рассмотрения этих документов страховая компания принимает решение о страховой выплате.

С развитием мультимодальных транспортных систем границы ответственности судовладельцев, фрахтователей или интермодальных операторов, осуществляющих перевозки грузов, значительно расширились. Поэтому появилась необходимость в создании клубов взаимного страхования, специализирующихся на страховании ответственности перевозчиков. При этом осуществляется соединение страхования имущества и ответственности.

Такие организации оказывают следующие страховые услуги:

- страхование оборудования (контейнеры, трейлеры, крановое оборудование);
- страхование ответственности перед грузовладельцем (утрата или повреждение грузов, доставка не по назначению, задержка в доставке груза).

Страховые выплаты при международных перевозках исключены в следующих случаях:

- нарушение страхователем правил перевозки, погрузки, упаковки, крепления и хранения груза;
- нормативная потеря веса и объема, нормативный износ груза (естественная убыль);
- недостача груза при нарушении целостности контейнера или пломб;
- потери при погрузо-разгрузочных работах;
- проявление внутренних свойств груза и его естественных качеств (порча, ржавление, окисление, обесцвечивание, плесень, самовозгорание);
- воздействие биологических факторов; производственные дефекты груза;
- отправка судна в неисправном состоянии и не пригодном для перевозки застрахованного груза;
- ряд форс-мажорных обстоятельств;

– изменение температурного режима вследствие поломки рефрижераторной установки (так называемый «рефрижераторный риск»).

Таким образом, страхование при осуществлении поставок внешнеторговых грузов приводит к снижению риска поставщика, покупателя и интермодального оператора. Использование принципов логистики при осуществлении доставки товаров в международном сообщении приводит к повышению надежности локальных транспортных систем.

### **Контрольные вопросы**

1. Роль логистики в повышении надежности функционирования локальных транспортных систем.
2. Сущность франшизы и лимита ответственности в договоре страхования.
3. Документы, предъявляемые страховой компании клиентом при наступлении страхового случая.
4. Основные направления страхования при осуществлении международных перевозок.
5. Случаи, в которых не возмещаются потери при транспортировке.

## **Лекция 15.**

### **Ценообразование в международных перевозках**

#### **15.1. Особенности ценообразования в международных перевозках**

Транспорт, с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка во внутренней и международной торговле, а с другой стороны как субъект рынка продает транспортные услуги. В процессе функционирования системы транспортировки осуществляется потребление энергии, материалов, запасных частей, горюче-смазочных материалов, живого труда, поэтому для возмещения затрат и получения прибыли должна быть установлена приемлемая цена на услуги транспорта. Установление цены на транспортные услуги усложняется при осуществлении смешанных перевозок в международном сообщении.

Эффективность деятельности транспортного предприятия или интермодального оператора, их устойчивость и конкурентоспособность в значительной степени зависят от обоснованности проводимой ценовой политики. Ценовую политику следует рассматривать в контексте общей политики организации, так как при ее разработке учитываются затраты предприятия, цены конкурентов, конъюнктура рынка транспортных услуг, затраты на рекламу и стимулирование сбыта.

Рынок транспортных услуг в международном сообщении характеризуется высоким уровнем конкуренции, поэтому процесс формирования тарифов (цен) включает в себя следующие этапы: постановка задачи определения тарифа; определение спроса на перевозки и услуги; определение уровня предполагаемых затрат; анализ тарифов, предлагаемых на рынке транспортных услуг;

выбор типа тарифа и метода его определения; определение окончательного тарифа.

При составлении тарифа могут быть использованы следующие методы ценообразования: затратный метод; метод определения цены, ориентированный на потребителя; метод определения цены, ориентированный на конкуренцию.

**Затратный метод.** При формировании тарифа учитываются затраты предприятия, подтвержденные документами бухгалтерии. Кроме затрат на перевозку они включают в себя: комиссионные сборы за посреднические услуги; расходы на рекламу; налоги и другие расходы.

Сущность этого метода заключается в подсчете затрат, а затем к ним прибавляется сумма наценки. Недостатком затратного метода является то, что установление цены происходит без учета конъюнктуры рынка.

**Метод определения цены, ориентированной на потребителя.** Рассчитывается на основе потребительной ценности услуги, то есть полезности услуги для потенциального покупателя. При высоком спросе цена на транспортную услугу может повышаться, а при низком спросе – снижаться.

**Метод определения цены, ориентированной на конкуренцию.** Конкуренция, сложившаяся на рынке, оказывает значительное влияние на уровень цены.

В практике часто используется смешанный подход. В результате проделанной работы по ценообразованию транспортные компании предлагают соответствующие тарифы, которые используются грузоотправителями или интермодальными операторами при организации доставки грузов.

По своей экономической природе транспортные тарифы являются ценами за услуги по транспортированию грузов или организацию транспортировки в международном сообщении. Будучи ценой, они способствуют

рациональному размещению грузов в транспортных цепях и правильному сочетанию интересов участников транспортного процесса.

## **15.2. Ценообразование на услуги интермодального оператора**

*Установление тарифов (цен)* — это одна из самых важных областей деятельности интермодального оператора. Поведение цен на рынке представляет собой сложный процесс, и установив ту или иную цену оператор может получить как большие преимущества, так и значительные потери.

В мультимодальных перевозках участвуют предприятия железнодорожного транспорта, автомобильного транспорта и регулярных судоходных линий, имеющих собственные тарифы и организационные системы публичного сервиса (ведомственные системы ценообразования, фрахтовые судоходные конференции). Поэтому в настоящее время ценообразование на транспортные услуги в смешанном и интермодальном сообщении строится на основе реализации услуги общего пользования, то есть на тарифной основе, открытости публикации тарифов и использовании интернет-технологий.

Полная информация о тарифах при перевозках разными видами транспорта в международном сообщении в равной степени открыта как для конечных потребителей транспортного процесса (грузоотправителей и грузополучателей), так и для коммерческих посредников (интермодальных операторов), независимо от того, являются ли они фактическими перевозчиками или принципалами по договору смешанной перевозки.

К примеру, конференциальная тарифная система в океанских перевозках основана на предоставлении перевозчику от клиентов детальной информации о грузе, его весе и объеме. При этом отличается тарификация

за доставку груза в контейнере или при перевозке мелких партий грузов (парцельные перевозки).

Системы интермодального сообщения создаются на основе действующих отраслевых транспортных структур и сформировавшейся транспортной географии. Поэтому оператор, выступающий с идеей организации интермодального сообщения, останавливается на избранном варианте маршрута перевозки груза.

При составлении схемы движения грузов в международном сообщении интермодальный оператор выполняет ряд действий. Вначале определяется состав имеющейся транспортной инфраструктуры и владельцев транспортных средств на определенном направлении, то есть состав железных дорог, терминальных операторов, судоходных линейных компаний, авиалиний. Затем учитываются провозные способности потенциальных участников логистической цепи на определенном направлении, которые сравниваются со статистическими данными достигнутого объема перевозок и с оценками их роста на близкую или далекую перспективу. В конечном итоге по каждому участнику проектируемого сервиса выполняются технико-экономические расчеты, проводятся переговоры и в конечном итоге оценивается вся локальная транспортная система.

Результатом переговорного процесса является заключение с договоров об организации перевозок каждым из держателей участка перевозки. Составной частью этих договоров являются фиксированные цены, правила и условия перевозок или просто ссылка на действующий контейнерный или контрейлерный тариф.

На основе договорных или опубликованных тарифных ставок и с учетом надбавок, покрывающих организационно-административные расходы оператора, разрабатывается интермодальный тариф, действующий

по принципу «от точки до точки» или по варианту «контейнерный терминал пункта отправления – контейнерный терминал пункта назначения».

При проведении переговоров с грузоотправителем оператор разъясняет ему, как будет формироваться цена транспортировки, в случае необходимости с учетом обстоятельств доставки конкретной партии на отдельных участках сквозного маршрута. Поэтому тарифное руководство или прейскурант интермодального оператора состоит из двух секций: правил и тарифных ставок.

Секция правил комплектуется в основном из океанского линейного тарифного справочника из прейскурантов внутренних или международных сухопутных видов транспорта, а также из правил, отражающих требования, содержащихся в обычаях делового оборота и действующих в различных пунктах маршрута, например, «обычаи портов».

Секция тарифных ставок может иметь вид сборника, состоящего из перечней пар «транспортных узлов», представленных названиями соответствующих городов, корреспондирующих с тарифной ставкой на перевозку груза между ними. Тарифные ставки могут быть определены с учетом характеристик грузовой единицы. К примеру, ставка за перевозку конкретного товара за полностью загруженный контейнер или с неполным заполнением контейнера, или обезличенная ставка за перевозку одного контейнерного эквивалента.

Другой формой тарифа интермодального оператора является его построение по аналогии с тарифом океанской линии, составленное по базису «от точки до точки», с добавлением той или другой стороной договора смешанной перевозки (грузоотправителем или оператором) расходов по доставке груза из порта назначения до двери получателя транспортом

грузовладельца или тарифной ставки оператора от порта перевалки до внутреннего операторского терминала (в рамках транспортной схемы, составленной оператором).

Раздел тарифа оператора, связанный с доставкой груза внутренним получателям (в рамках маршрута), включает в себя следующие части: таможенные сборы; оплата за перемещения груза вне маршрута; за переадресовку; расходы (штрафы) за задержку контейнеров при перегрузке с одного вида транспорта на другой (например, на речные суда при фидерных перевозках); за дополнительное обслуживание. Этот раздел тарифа может иметь рекламное значение, так как подчеркивает конкурентоспособность доставки груза средствами оператора по сравнению с возможностями грузоотправителя или грузополучателя.

Автомобильный тариф оператора при доставке груза от порта назначения составляется с учетом покрытия нормальных производственных затрат, связанных с работой транспорта и с учетом движения по возможно короткому маршруту. Выбор сочетания видов транспорта при смешанной перевозке должен учитывать преимущества и недостатки каждого из них.

В ходе работы над договором смешанной перевозки контрагенты должны внимательно подходить к вопросу выбора плательщика тарифов и сборов. Иногда целесообразно отнести оплату некоторых таможенных сборов, портовых сборов, штрафов за простой на счет грузополучателя или грузоотправителя.

Тариф интермодального оператора издается в открытой печати или в интернет, но иногда оператор не издает тарифы, но гарантирует выдачу информации по запросу клиентуры. Не менее важным является стабильность тарифов, поэтому в договоре смешанной

перевозки может быть предусмотрена фиксация ставки тарифа на определенный срок.

Оператору в процессе ценообразования необходимо вести непрерывную конъюнктурную и переговорную работу на рынке транспортных услуг, с тем, чтобы его тариф был ниже сегментального. Отступление от этого принципа неизбежно приводит к сокращению или прекращению интермодального сервиса в пользу прямого взаимодействия между грузоотправителями, транспортными компаниями, экспедиторами и контейнерными терминалами.

В расчетах конкурентоспособности интермодальных ставок всегда нужно учитывать экономический эффект от сокращения сроков доставки в интермодальном сообщении по сравнению с сегментарным. Снижение тарифов в интермодальном сообщении достигается за счет уторговывания количественных скидок и скидок за бронирование мест (букировка) на транспортных средствах, обеспечения загрузкой в обратных рейсах транспортных средств, организации кольцевых ездов и других условий.

Таким образом, интермодальному оператору необходимо формировать собственную политику ценообразования и знать особенности тарификации всех участников транспортной цепи.

### **Контрольные вопросы**

1. Особенности ценообразования на услуги интермодального оператора
2. Ценообразование на услуги транспорта.
3. Виды тарифов при транспортировке грузов.
4. Причины снижения стоимости транспортировки при использовании интермодальной технологии
5. Характеристика секций правил и тарифных ставок

## Литература

1. Акенов С.Ш. Интегрированные информационные системы в транспортной логистике / С.Ш. Акенов, А.Э. Рейтенбах, А.В. Дубейко // Формирование транспортно-логистической инфраструктуры. Приграничное сотрудничество России и Казахстана. – Мат. 2-й междунауч.-практ. конф. – Омск. – С. 19-23.
2. Афанасенко И.Д. Логистика снабжения / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. – СПб.: Питер, 2010. – 336 с.
3. Баранова Ю.О. Интермодальные и мультимодальные перевозки: проблемы терминологии / Ю.О. Баранова // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2012. – №6. – С. 85-88.
4. Бормотов Р.И. Информационные системы в логистическом управлении предприятием / Р.И. Бормотов. М.: Лаборатория книги, 2011. 113 с. // Режим доступа: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=140253>
5. Бродецкий Г.Л. Управление рисками в логистике: учебное пособие для студентов вузов / Г.Л. Бродецкий, Д.А. Гусев, Е.А. Елин. – М.: Академия, 2010. – 192 с.
6. Гаджинский А.М. Логистика / А.М. Гаджинский. М.: Дашков и К°, 2013. 419 с. // Режим доступа: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=135044>
7. Галабурда В.Г. Единая транспортная система: учебник для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
8. До Тьен Дат. Подходы к управлению логистическими рисками при международных закупках// Управление интеллектуальным капиталом в формировании инновационной экономики России: межвузовский сборник научных трудов. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2011. – 237 с.
9. Долгов А.П. Макрологистические аспекты современного этапа глобализации экономических процессов / А.П. Долгов // Экономическое возрождение России. – 2007. – №1. – С. 23-32.

10. Емеличев А. Лекции по логистике. Курс Алексея Емеличева. /А. Емеличев. <http://www.youtube.com/playlist?list=PL2D5CC499185803B6> [Электронный ресурс] (дата обращения 1.07.14)
11. Захаров М.С. Внешнеторговое консультирование как неотъемлемая часть в сфере трансграничных перевозок / М.С. Захаров // Российский внешнеэкономический вестник. – №7. – 2008. – С. 64-69.
12. Зеркалов Д.В. Международные перевозки грузов: учебное пособие / Д.В. Зеркалов, Е.Н. Тимошук. Киев: Основа, 2009. – 552 с.
13. Зубаков Г.В. Инновационные аспекты логистики внешнеэкономической деятельности. Идеология построения единой информационной среды / Г.В. Зубаков // Логистика сегодня. – №3. – 2010. – С. 85-89.
14. Иконникова И. Особенности логистизации хозяйственной деятельности отечественных бизнес-структур в условиях риска / И. Иконникова, Н. Адамов // РИСК. С. 26-27.
15. Иманбекова М.А. Преимущества интермодального сообщения для перевозки грузов / М.А. Иманбекова, Ж.М. Жагунарова.
16. Канке А.А. Основы логистики: учебное пособие / А.А. Канке, И.П. Кошечая. М.: КноРус, 2010. С. 37-74.
17. Корезин А.С. Инструменты комплексного управления рисками транспортной компании / А.С. Корезин // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета. – № 7. – СПб.: Изд-во РГГМУ, 2008. – С. 154.
18. Кородюк И.С. Развитие логистической инфраструктуры в мультимодальных транспортных узлах / И. С. Кородюк. - Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2003. – С. 69-73.
19. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / под общ. и науч. редакцией проф. В.И.Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
20. Крашениников Е.В. Роль транспорта в осуществлении экспортных операций / Е.В. Крашениников // Вестник

- Ростовского государственного экономического университета «РИНХ». – №2. – 2008 - С. 343-349.
21. Кретов И.И. Логистика во внешнеэкономической деятельности / Кретов И.И., Садченко К.В. – М.: Дело и Сервис, 2003 – 192 с.
  22. Куренков П.В. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко. – Самара: СамГАПС, 2003. – 634 с.
  23. Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров. Учебно-практическое пособие / В.М. Курганов. М.: Книжный мир, 2009. 512 с.
  24. Лавров С.Н. Валютно-финансовые отношения предприятий и организаций с зарубежными партнерами / С.Н. Лавров, Б.А. Фролов. – М.: Финансы и статистика, 1992. – 160 с.
  25. Левкин Г.Г. Логистика: теория и практика: учебное пособие / Г.Г. Левкин. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2009. – 224 с
  26. Левкин Г.Г. Логистика: теория и практика : учебное пособие [Электронный ресурс] / Г.Г. Левкин. – М.: Директ-Медиа, 2013. – 217 с. – URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=135685> (29.06.2014).
  27. Левкин Г.Г. Основы логистики: учебное пособие [Электронный ресурс] / Г.Г. Левкин. – М. : Инфра-Инженерия, 2014. – 240 с. – URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=234779> (28.06.2014).
  28. Левкин Г.Г. Концепция логистики на предприятии / Г.Г. Левкин // Логистика сегодня. №2 (62). 2014. С. 100-110.
  29. Логистические транспортно-грузовые системы / под ред. В.М. Николашина.- М.: Академия, 2003. – 304 с.
  30. Логистика: учеб. пособие / Б.А.Аникин и др. – М.: ТК Велби, Проспект. – 2006. – 408 с.
  31. Лукинский В.С. Логистика автомобильного транспорта: учебное пособие / В.С. Лукинский, В.И.Бережной, Е.В.Бережная и др. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 368 с.

32. Манжай И.С. Логистика: конспект лекций / И.С. Манжай. – М.: Приор-издат, 2008. – 144 с.
33. Милославская С.В. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учебное пособие / С.В. Милославская, К.И. Плужник. – М.: РосКонсульт, 2001. – 368 с.
34. Михалев В.Д. Формирование системы управления рисками транспортных предприятий и организаций / В.Д. Михалев // Fundamental research. – №12. – 2011. – С. 640-644.
35. Мишина Л.А. Конспект лекций по логистике / Л.А. Мишина. – М.: ЭКСМО, 2008. – 160 с.
36. Неруш Ю.М. Логистика: учебник для вузов / Ю.М. Неруш. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 2003. – 494 с.
37. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. 2-е изд., доп. и перераб. / Под ред. А.В.Кириченко. СПб.: Питер. 2004. – 506 с.
38. Саркисова Е.А. Риски в торговле. Управление рисками: Практическое пособие. М.:Дашков и К°, 2010. – 244 с
39. Саттаров Р.С. Возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок / Р.С. Саттаров, Г.Г. Левкин, И.В. Ларина // Инновационная экономика и общество. №1 (3). Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2014. С. 43-48.
40. Степанов А. Логистика внешнеэкономической деятельности / А. Степанов // Прикладная логистика. – № 12. – 2007. – С. 13-15.
41. Степанов В.И. Логистика: учебник / В.И. Степанов. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 488 с.
42. Сханова С.Э. Основы транспортно-экспедиционного обслуживания: учебное пособие / С.Э. Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев. – М.: Академия, 2011. – 432 с.
43. Троицкая Н.А. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков, М.В. Шилимов. – М.: Академия, 2009. – 336 с.

44. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок / Д. Уотерс. – М.: ЮнитиДана, 2003. – 503 с.
45. Фёдоров Л.С. Общий курс транспортной логистики: учебное пособие / Л.С. Фёдоров, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов. М.: КноРус, 2013. – 312 с.
46. Филина Ф.Н. Настольная книга менеджера по логистике [Электронный ресурс] / Ф.Н. Филина. – М.: Издательский дом "ГроссМедиа", 2009. – 272 с. – URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=211496> (29.06.2014).
47. Цой В.Г. Транспортно – логистические проекты Омской области в развитии международных экономических связей / В.Г. Цой // Формирование транспортно-логистической инфраструктуры региона. Инновационные технологии. – №20. – Омск, 2006. – С. 7-9.
48. Шишкин Д.Г. Логистика на транспорте : учебное пособие [Электронный ресурс] / Д.Г. Шишкин, Л.Н. Шишкина. – М.: Маршрут, 2006. – 224 с. – URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=226406> (29.06.2014).
49. Юдин Л.В. Транспортная логистика [Электронный ресурс] / Л.В. Юдин. – М.: Лаборатория книги, 2009. – 111 с. – URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=97518> (29.06.2014).

# Приложения

## Приложение 1

### Тесты для итогового контроля знаний по дисциплине "Организация интермодальных перевозок"

#### *Введение в дисциплину* *«Организация интермодальных перевозок»*

##### **1. К транспорту общего пользования относят:**

- а) городской транспорт;
- б) конвейерный транспорт;
- в) транспортно-экспедиционная компания;
- г) складской погрузчик.

##### **2. Транспорт не общего пользования:**

- а) является составной частью производственных предприятий и складов;
- б) оказывает услуги внешним организациям;
- в) не оказывает услуг внешним организациям.

##### **3. Рациональная организация перевозки приводит:**

- а) уменьшению отрицательных воздействий на окружающую среду;
- б) к снижению общих затрат на логистику;
- в) уменьшению длительности цикла обслуживания заказчиков;
- г) увеличению общих затрат предприятия.

##### **4. Открытый вопрос.**

..... — часть национальной или международной транспортной системы.

##### **5. Мультимодальная перевозка:**

- а) перевозка одним видом транспорта;
- б) перевозка двумя и более видами транспорта внутри страны.

в) система доставки грузов в международном сообщении;

г) использование комбинации двух видов транспорта при одновременной перевозке (перевозка груженых автомобилей морскими суднами);

#### **6. Выбор вида транспорта:**

а) осуществляется во взаимной связи с другими задачами логистики;

б) задача выбора вида транспорта является локальной задачей без учёта других составляющих логистики;

в) является маркетинговой задачей.

#### **7. Комбинированная перевозка:**

а) перевозка одним видом транспорта;

б) последовательная перевозка несколькими видами транспорта;

в) одновременная перевозка двумя видами транспорта.

#### **8. В результате маршрутизации перевозок:**

а) осуществляется сокращение порожних пробегов;

б) повышается качество обслуживания потребителей;

в) снижается уровень запасов по всей товаропроводящей цепи;

г) повышается эффективность производственных процессов.

#### **9. Униmodalная перевозка:**

а) перевозка автомобилем от двери до двери;

б) доставка до порта отправления на автомобиле, затем доставка до порта назначения на контейнеровозе;

в) железнодорожный состав доставляется часть пути на пароме;

г) контрейлерные перевозки.

## *Логистика в международной торговле*

**1. Логистика в международной торговле используется:**

- а) при разработке цепей поставок;
- б) при управлении запасами на производственном предприятии;
- в) для разработки логистической системы на микроуровне.

**2. Участие в международной торговле торгового предприятия:**

- а) увеличивает затраты предприятия;
- б) усложняет организацию товародвижения;
- в) способствует сокращению количества коммерческих посредников.

**3. Основные проблемы, возникающие при создании логистической системы в международном масштабе:**

- а) наличие таможенных и технических ограничений при пересечении границы;
- б) требования контрагентов к унификации технологии транспортировки и транспортным средствам;
- в) требования к технологическим процессам на микроуровне;
- г) сложности в передаче прав собственности и коммерческого риска от продавца к покупателю.

**4. Вопросы, связанные с инфраструктурой обеспечения международной торговли связаны в основном:**

- а) с обеспечением доступности товаров на складе поставщика;
- б) с планированием, проектированием и строительством новых транспортных коридоров;
- в) созданием региональных грузовых транспортных центров.

**5. Использование региональных грузовых транспортных центров связано с необходимостью:**

- а) создания перевалочных пунктов крупных партий товаров при перевозке из мест производства в места потребления;
- б) разукрупнения товарных партий на более мелкие для их отправки региональным коммерческим посредникам;
- в) размещения в месте производства товаров запасов сырья и полуфабрикатов;
- г) размещения вдоль международного транспортного коридора складов для промежуточного хранения крупных партий товаров.

**6. Многоступенчатые логистические системы содержат грузовые транспортные центры:**

- а) концентрирующие грузопотоки;
- б) рассеивающие грузопотоки;
- в) только для временного хранения товаров;
- г) одновременно концентрирующие или рассеивающие потоки.

**7. Базисные условия поставки в Инкотермс классифицированы по следующим четырем категориям:**

- а) А, В, F, D;
- б) E, F, C, D;
- в) E, P, D, V.

**8. Порядок заключения и выполнения внешне-экономической сделки.**

- ) коммерческие переговоры и согласование условий договора;
- ) поиск и использование коммерческой информации о поставщиках товаров;
- ) заключение договора купли-продажи товаров;
- ) выполнение договора купли-продажи товаров.

## ***Правовые основы международных перевозок грузов***

**1. Юридической основой международных перевозок являются на макроуровне:**

- а) торговые контракты;
- б) межгосударственные договоры;
- в) договоры поставки;
- г) многосторонние конвенции и соглашения.

**2. Внутренние для страны нормативные акты, уставы и кодексы при осуществлении международных перевозок:**

- а) используются;
- б) не используются.

**3. В смешанной перевозке могут участвовать:**

- а) только автомобильный транспорт;
- б) только железнодорожный транспорт;
- в) любая комбинация видов транспорта.

**4. При сегментарной перевозке:**

- а) перевозчик, организующий транспортировку, несет ответственность за весь путь движения груза;
- б) перевозчик, организующий транспортировку, несет ответственность за часть пути движения груза, осуществляемый им самим;
- в) организатор перевозки не несет материальной ответственности за груз клиента.

**5. Оператор интермодальной перевозки:**

- а) заключает торговый контракт с покупателем;
- б) вступает в договорные отношения с грузоотправителем;
- в) от своего лица заключает договоры на перевозку с транспортными организациями;
- г) самостоятельно осуществляет доставку на всем пути движения товара.

**6. Книжка МДП (Carnet TIR) используется на:**

- а) автомобильном транспорте;
- б) железнодорожном транспорте;
- в) морском транспорте;
- г) всех видах транспорта.

**7. При наличии книжки МДП (Carnet TIR):**

- а) осуществляется таможенный досмотр груза при пересечении одной границы;
- б) осуществляется таможенный досмотр груза при пересечении двух границ;
- в) таможенный досмотр груза не осуществляется, транспортное средство следует транзитом;
- г) таможенный досмотр осуществляется в зависимости от вида груза.

**8. Открытый вопрос.**

..... документ, выдаваемый морской линией грузоотправителю в удостоверении принятия груза к перевозке морским путем

**9. При трамповом судоходстве договор перевозки оформляется:**

- а) чартером;
- б) коносаментом;
- в) накладной;
- г) транспортной накладной CMR.

**10. Термины базисных условий поставки называются:**

- а) в торговом контракте;
- б) в международном договоре; в) книжке МДП (Carnet TIR).

## ***Организация смешанных перевозок грузов***

**1. Термин «интермодальные перевозки» соотносится с термином:**

- а) амодальные перевозки;
- б) смешанные прямые перевозки;
- в) смешанные перевозки.

**2. При использовании интермодальной технологии:**

- а) уменьшается количество перевалочных пунктов;
- б) увеличивается количество перевалочных пунктов;
- в) количество перевалочных пунктов остается без изменения.

**3. Интермодальные перевозки используются:**

- а) в межконтинентальных перевозках;
- б) внутриконтинентальных перевозках;
- в) внутригородских перевозках.

**4. При использовании интермодальной технологии в международной торговле:**

- а) используются несколько видов транспортной тары на разных видах транспорта;
- б) формируется единая грузовая единица;
- в) в качестве единой грузовой единицы используется контейнер;
- г) в качестве единой грузовой единицы используется поддон.

**5. В международных перевозках сторона договора, контролирующая груз на всем пути его следования:**

- а) заключает контракт купли-продажи товаров с грузоотправителем;
- б) осуществляет выбор маршрута следования груза;
- в) согласовывает условия контракта купли-продажи товаров с грузополучателем;

г) осуществляет выбор фактических перевозчиков и заключает с ними договоры на перевозку;

д) определяет порты или пункты перевалки грузов.

**6. Провайдер 3PL имеет следующие характеристики:**

а) осуществляет только перевозку груза;

б) оказывает комплексную услугу, включая таможенную очистку груза;

в) выполняет отдельные логистические операции при движении грузов через порты (погрузку, разгрузку, взвешивание грузов).

**7. Стратегия логистического инсорсинга предполагает:**

а) передачу на исполнение логистическому посреднику функций и операций, осуществляемых ранее самостоятельно;

б) передачу на исполнение логистическому провайдеру функций и операций, осуществляемых ранее самостоятельно;

в) выполнение логистических функций и операций, ранее на предприятии не осуществляемых (расширение деятельности).

**8. Сборная поставка от нескольких поставщиков в международном сообщении, при которой существенно сокращаются затраты на транспортировку осуществляются:**

а) путем перевозки контейнеров от разных поставщиков на одном морском судне;

б) в одном контейнере от разных поставщиков одному клиенту;

в) в одном контейнере от разных поставщиков разным клиентам;

**9. Таможенное оформление грузов при использовании интермодальных технологий:**

- а) упрощается;
- б) усложняется;
- в) остается без изменений.

**10. При использовании интермодальных технологий грузоотправитель:**

- а) контактирует с фактическими перевозчиками грузов;
- б) интермодальный оператор в качестве посредника между грузоотправителем и перевозчиками осуществляет деловые контакты с фактическими перевозчиками грузов.

## ***Организация работы интермодального оператора***

**1. Оператор интермодальной перевозки является представителем грузоотправителя или грузополучателя в зависимости от:**

- а) базисных условий поставки;
- б) условий торгового контракта;
- в) условий международных соглашений.

**2. Интермодальный оператор осуществляет свою деятельность:**

- а) от своего имени и за свой счет;
- б) от своего имени и за счет клиента;
- в) от имени клиента и за его счет;
- г) от имени клиента и за свой счет.

**3. К дополнительным (сопутствующим) операциям при интермодальной перевозке относят:**

- а) выбор участников транспортировки и перевалки грузов;
- б) сюрвейерные услуги;
- в) промежуточное хранение грузов;
- г) ремонт и замена тары;
- д) перевозка груза.

**4. Грузоотправитель при доставке грузов с использованием интермодальной технологии:**

- а) осуществляет самостоятельный расчет с основным перевозчиком;
- б) осуществляет расчеты с предприятиями, оказывающими сопутствующие услуги;
- в) оплачивает сквозную ставку интермодальному оператору, не вступая в финансовые отношения с перевозчиками.

**5. Ответственность по доставке груза по торговому контракту может быть возложена на:**

- а) продавца;
- б) покупателя;
- в) интермодального оператора.

**6. В коммерческие отношения по договору интермодальной перевозки вступают:**

- а) покупатель;
- б) продавец;
- в) предприятия, являющиеся связующим звеном между транспортными предприятиями и интермодальным оператором;
- г) интермодальный оператор.

**7. Правильная последовательность. Порядок взаимодействия интермодального оператора с клиентом.**

- ) разработка оператором оптимальной схемы движения материального потока;
- ) получение и оценка коммерческого предложения от грузоотправителя или от грузополучателя; проведение переговоров и заключение договора с клиентом;
- ) оплата клиентом услуги;
- ) мониторинг транспортного рынка, выбор поставщиков транспортных услуг;
- ) предложение транспортной схемы клиенту переговоры с перевозчиками для получения скидки с базового тарифа;
- ) оплата интермодальным оператором услуг транспортным предприятиям и другим логистическим посредникам
- ) исполнение услуги по доставке груза «от двери до двери».

**8. Открытый вопрос.**

..... инспектор или агент страховщика, осуществляющий осмотр имущества, принимаемого на страхование. По заключению ..... страховщик принимает решение о заключении договора страхования.

**9. Основные характеристики локальной транспортной системы (транспортной схемы), формируемой интермодальным оператором и предоставляемой клиентам:**

- а) сквозная ставка оплаты;
- б) стоимость фрахта при морской перевозке;
- в) сроки отправки груза;
- г) транзитное время отправки груза;
- д) время на перевалку груза в порту.

***Обоснование логистической  
концепции организации локальных  
транспортных систем***

**1. В России в настоящее время основные перевозки осуществляются транспортными предприятиями:**

- а) с государственной формой собственности;
- б) с негосударственной формой собственности;
- в) с кооперативной формой собственности.

**2. В отношении транспортного комплекса Российской Федерации:**

- а) отсутствует управляющая подсистема;
- б) присутствует управляющая подсистема;
- в) управление осуществляется извне.

**3. Инсорсинг – это ...**

- а) изначальное выполнение всех логистических функций силами предприятия;
- б) исполнение работ, ранее не выполняемых на предприятии, отказ от услуг логистического провайдера;
- в) привлечение третьей стороны для организации товародвижения.

**4. Логистический посредник:**

- а) выполняет единичные логистические функции;
- б) выполняет комплекс логистических функций, включая таможенную очистку груза;
- в) выполняет единичные функции или комплекс функций.

**5. Для службы логистики критерием выбора варианта организации товародвижения является:**

- а) оптимальный уровень обслуживания потребителей;
- г) минимум издержек на транспортирование;
- б) минимум издержек на закупки;
- д) минимум общих издержек на товародвижение;
- в) минимум издержек на содержание запасов.

**6. Компания, торгующая продовольственными товарами, имеет на территории региона сеть магазинов, распределительный центр и транспортное подразделение. Все грузы, поступающие в магазины, проходят через распределительный центр.**

Параметры звеньев товаропроводящей системы приведены в таблице:

| Наименование звена         | Максимально возможный оборот, т/год |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Распределительный центр    | 10 000                              |
| Транспортное подразделение | 15 000                              |
| Магазины                   | 12 000                              |

Максимально возможный оборот товаропроводящей цепи ...т.:

- а) 9 000;
- б) 10 000;
- в) 12 000;
- г) 15 000.

**7. Компания, торгующая продовольственными товарами, имеет на территории региона сеть магазинов, распределительный центр и транспортное подразделение.**

Параметры звеньев товаропроводящей системы приведены в таблице:

| Наименование звена         | Предельная масса неделимой грузовой единицы |
|----------------------------|---------------------------------------------|
| Распределительный центр    | 1                                           |
| Транспортное подразделение | 10                                          |
| Магазины                   | 0,6                                         |

Предельная масса неделимой грузовой единицы в товаропроводящей системе, составляет ...т.:

- а) 0,5;
- б) 0,6;

- в) 1;
- г) 5;
- д) 10.

## **8. Открытый вопрос.**

..... - совокупность средств транспорта, используемых путей сообщения, подразделений и органов управления ряда различных организаций, объединяемых и координируемых одним грузовладельцем (или интермодальным оператором) в целях выполнения перевозок с заданными количественными и качественными показателями.

## **9. При использовании принципа экономических компромиссов в международной перевозке:**

- а) сокращаются затраты во всех без исключения звеньях материалопроводящей цепи;
- б) при доставке дорогостоящего груза возможно использование воздушного транспорта;
- в) при составлении транспортной цепи не используется системный подход;
- г) игнорируются имманентные интересы транспортных предприятия.

## **10. Имманентность перевозчиков означает:**

- а) логистический подход к управлению поставками;
- б) традиционный подход к управлению транспортировкой.

***Особенности страхования  
при осуществлении международных перевозок***

**1. Качественная составляющая в процессе транспортировки включают в себя:**

- а) несвоевременность доставки груза;
- б) пересортица;
- в) нарушение качества грузов, не приводимые к утрате его потребительских свойств.

**2. Метод снижения транспортного риска:**

- а) страхование;
- б) лимитирование;
- в) диверсификация.

**3. Техническая составляющая логистического подхода при организации транспортировки включает в себя:**

- а) использование современного подъемно-транспортного оборудования;
- б) поставка «точно в срок»;
- в) интермодальная перевозка;
- г) радиочастотное кодирование и штрих-кодирование;
- д) использование в морских перевозках контейнеровозов.

**4. Нарушения, которые могут быть связаны с человеческим фактором:**

- а) форс-мажорные обстоятельства;
- б) пересортица;
- в) доставка груза не по адресу;
- г) нарушение температурного режима;
- д) несвоевременность доставки груза.

**5. Страхование ответственности предполагает в качестве страхователя:**

- а) продавца;
- б) покупателя;
- в) интермодального оператора.

**6. Страхователь – это:**

- а) лицо, получающее страховой взнос;
- б) лицо, получающее страховую выплату;
- в) сторона по договору, осуществляющая прогнозирование страхового события.

**7. Франшиза в договоре страхования учитывает:**

- а) минимальный убыток, не оплачиваемый страхователем;
- б) минимальный убыток, не оплачиваемый страховщиком;
- в) максимально выплачиваемое страховое возмещение.

**8. Документы, подтверждающие факт перевозки:**

- а) CMR;
- б) коносамент;
- в) торговый контракт;
- г) авиационная накладная.

**9. Страхование при международной транспортировке осуществляется:**

- а) в транспортной системе;
- б) в локальной транспортной системе;
- в) на участке склада.

**10. Клубы взаимного страхования возмещают затраты:**

- а) грузоотправителям;
- б) грузополучателям;
- в) транспортным компаниям; г) интермодальному оператору.

## ***Управление рисками в транспортных системах***

**1. Риски в процессе транспортировки предполагают:**

- а) только потерю;
- б) только приобретение;
- в) потерю или приобретение.

**2. При транспортировке грузов различают:**

- а) динамические риски;
- б) статические риски;
- в) динамические и статические риски.

**3. Использование логистики при транспортировке предполагает:**

- а) исключение риска;
- б) предупреждение риска (превентивные меры);
- в) снижение степени риска.

**4. Риск форс-мажорных обстоятельств:**

- а) связан с порчей груза в процессе транспортировки;
- б) действия непреодолимой силы;
- в) кража грузов;
- г) несвоевременность поставки груза по вине перевозчика.

**5. В России момент перехода права собственности и риска утраты груза:**

- а) связан с фактом передачи вещи от продавца к покупателю;
- б) возникает в момент заключения договора купли-продажи между продавцом и покупателем.

**6. В ИНКОТЕРМС группа «Е» предполагает:**

- а) минимальную ответственность покупателя на пути доставки груза в международном сообщении;
- б) минимальную ответственность продавца в части доставки и риска утраты груза;

в) передача права собственности и риска от продавца к покупателю переходит в промежуточном пункте при перевозке с помощью морского транспорта.

**7. Страхование груза продавцом с минимальным покрытием в пользу покупателя осуществляется на условии:**

- а) FOB;
- б) CIP;
- в) CIF;
- г) FCA.

**8. Аутсорсинговые риски несут:**

- а) грузоотправитель;
- б) грузополучатель;
- в) интермодальный оператор.

**9. Самый низкий страховой тариф при перевозке:**

- а) морским транспортом;
- б) воздушным транспортом;
- в) железнодорожным транспортом;
- г) автомобильным транспортом.

***Взаимодействие видов транспорта  
в мультимодальных системах***

**1. Правильная последовательность. Риск потерь на разных видах транспорта от меньшего к большему.**

- ) морской транспорт;
- ) воздушный транспорт;
- ) автомобильный транспорт;
- ) железнодорожный транспорт.

**2. В России первым смешанным сообщением стало:**

- а) автомобильно-железнодорожное сообщение;
- б) водно-железнодорожное сообщение;
- в) воздушно-автомобильное сообщение;
- а) воздушно-автомобильно-железнодорожное.

**3. С точки зрения взаимодействия видов транспорта наибольший объем перевалки грузов отмечается:**

- а) на базе речных и морских портов;
- б) в крупных аэропортах;
- в) на железнодорожных станциях.

**4. По радиальным маршрутам в системе «ступица и спицы» осуществляются:**

- а) доставка крупных партий грузов в международном сообщении;
- б) фидерные перевозки;
- в) осуществляется транзитная доставка грузов;
- г) доставка грузов автомобильным транспортом грузополучателям.

**5. Система «ступица и спицы» предполагает:**

- а) разукрупнение партий грузов;
- б) передача партий грузов по радиальным маршрутам грузополучателям или коммерческим посредникам;
- в) консолидация партий грузов от нескольких поставщиков.

### **6. Выбрать правильное определение:**

а) интермодальная технология используется внутри мультимодальных транспортных систем;

б) мультимодальная технология используется в интермодальных перевозках;

в) интермодальная технология предполагает смену транспортной тары на пути следования груза при последовательной перевозке несколькими видами транспорта.

### **7. Мультимодальная система транспортировки соотносится с понятиями:**

а) транспортная система;

б) локальная транспортная система;

в) микрологистическая система;

г) макрологистическая система.

### **8. Открытый вопрос.**

..... это технология, используемая при мультимодальном сообщении, находящаяся внутри транспортной системы, между различными видами транспорта и соединяющая их.

### **9. Использование базисных условий ИНКОТЕРМС при доставке грузов в международном сообщении является:**

а) обязательным;

б) факультативным.

***Транспортная экспедиция  
в мультимодальных системах транспортировки***

**1. В международной торговле экспедитор:**

- а) лицо сопровождающее груз;
- б) имеет ведомственную принадлежность;
- в) посредник, выступающий от лица грузоотправителя и выполняющий услуги, сопутствующие транспортировке грузов;
- г) посредник, выступающий от лица транспортной компании и выполняющий услуги, сопутствующие транспортировке грузов.

**2. Транспортно-экспедиторские услуги включают в себя:**

- а) основные транспортные операции;
- б) операции, сопутствующие транспортировке грузов.

**3. Тальманские операции:**

- а) связаны непосредственно с транспортировкой грузов;
- б) включают в себя подсчет грузовых единиц;
- в) связаны с выбором перевозчика;
- г) документальная отчетность погрузки-выгрузки морских судов.

**4. «Домашний» экспедитор:**

- а) имеет возможность открывать свои представительства в странах, куда экспортируется груз;
- б) взаимодействует с другими экспедиторами при организации доставки грузов в международном сообщении;
- в) не имеет возможности открывать представительства в других странах.

**5. Варрант – это:**

- а) складское свидетельство (расписка);
- б) коносамент;
- в) транспортная накладная.

**6. Транспортные агенты выполняют поручения:**

- а) грузоотправителей;
- б) грузополучателей;
- в) транспортных компаний;
- г) таможенных брокеров.

**7. Транспортный агент при выполнении работ, связанных с транспортировкой грузов:**

- а) несет ответственность за груз в размере агентского вознаграждения;
- б) не несет ответственности за груз;
- в) осуществляет страхование груза в пользу грузополучателя.

**8. Таможенный брокер осуществляет таможенное оформление внешнеторговых грузов:**

- а) от имени грузоотправителя;
- б) от имени грузополучателя;
- в) от своего имени;
- г) основании лицензии.

**9. Оператор в международных перевозках:**

- а) выполняет функции экспедитора;
- б) выполняет функции транспортного агента;
- в) является принципалом и несет ответственность за груз;
- г) по договору смешанной перевозки является агентом.

**10. К оперативно-производственным действиям в мультимодальных системах относят:**

- а) таможенное оформление грузов;
- б) комплектация грузовых мест; в) хранение и складирование грузов.

## ***Организация перевозок грузов морским транспортом***

**1. К генеральным грузам в морских перевозках относят:**

- а) массовые наливные, навалочные и насыпные грузы;
- б) тарно-штучные грузы;
- в) нефтепродукты.

**2. Флеты – это:**

- а) разновидность поддонов;
- б) разновидность контейнеров;
- в) разновидность коробов.

**3. Морские линейные перевозки грузов в международном сообщении регулируются:**

- а) международным законодательством;
- б) национальным законодательством.
- а) деловой практикой.

**4. Характеристики линейной перевозки грузов:**

- а) работа по расписанию прибытий и отходов в порты погрузки/выгрузки;
- б) регулярность сообщения;
- в) зафрахтованные суда работают на разных направлениях;
- г) перевозка однородных массовых грузов;
- д) стабильность грузопотоков.

**5. Международная линейная перевозка оформляется:**

- а) чартером;
- б) линейной накладной;
- в) коносаментом.

**6. Согласно линейным условиям перевозчик на морском транспорте несет затраты за следующие операции:**

- а) основная перевозка грузов;
- б) доставка грузов от грузоотправителей в порт отправления;

в) доставка грузов из порта назначения грузополучателям;

г) хранение грузов в порту назначения; д) погрузка и укладка груза на судне.

**7. При создании пула транспортные компании:**

а) определяют единый транспортный тариф за перевозку грузов;

б) достигают соглашения о доле участия в перевозках грузов и размерах прибылей;

в) участвуют в крупном проекте для совершенствования организации перевозок грузов.

## *Информационное обеспечение транспортного процесса в международной торговле*

**1. Оперативная информация о соблюдении норм погрузки транспортных средств предназначена:**

- а) грузополучателей;
- б) грузоотправителей;
- в) транспортных компаний.

**2. Информация о месте нахождения груза в пути следования представляет интерес:**

- а) для грузоотправителей;
- б) для грузополучателей;
- в) для транспортных агентов.

**3. На транспортных средствах устанавливаются:**

- а) электронные тахографы;
- б) автоматизированное оборудование;
- в) бортовой компьютер;
- г) сканер.

**4. Контроль на трассе с использованием информационных технологий позволяет:**

- а) увеличить оборот информации;
- б) отказаться от путевых листов;
- в) определить наличие / отсутствие отдельных позиций товара.

**5. Вопрос на соответствие: Основные технологии электронного бизнеса.**

I. B2C.

II. B2E.

III. B2G.

- а) электронная коммерция;
- б) взаимодействие предприятия с государственными организациями;
- в) электронное взаимодействие с сотрудниками предприятия.

**6. Информационные технологии при осуществлении закупок используются:**

- а) для автоматизации закупок;
- б) при переговорах и заключении договоров;
- в) для учёта запасов;
- г) составления сопроводительной документации.

**7. Особенностью транспортного процесса в международном сообщении является:**

- а) постоянный и регулярный поток информации о транспортном процессе;
- б) сложность контроля за транспортными средствами в пути движения;
- в) постоянный и регулярный поток информации о грузовых единицах.

**8. Правильная последовательность. Уровни массивов информации при организации транспортного процесса.**

- ) стадия проектирования;
- ) стадия допроектных решений;
- ) послереализационная стадия;
- ) стадия реализации.

**9. Систему спутниковой связи INMARSTAT используется для:**

- а) только морского транспорта;
- б) для навигации морского, наземного и воздушного транспорта.

**10. Открытый вопрос.** Для автоматизации закупок используется ..... (electronic data interchange, EDI). Отправляемому товару присваивается уникальный штрих-код, который включается во все сопроводительные документы для автоматической идентификации.

## ***Основные способы смешанных перевозок грузов***

**1. Пакетный способ перевозки грузов используется преимущественно:**

- а) при перевозке тарно-штучных грузов;
- б) при перевозке сырья;
- в) при перевозке материалов.

**2. Самой распространенной в международном сообщении является:**

- а) контейнерная система перевозки;
- б) контрейлерная система перевозки;
- в) фрейджерная система перевозки;
- г) пакетная система перевозки.

**3. При использовании пакетной системы перевозок затруднена:**

- а) перевозка тарно-штучных грузов;
- б) перевозка генеральных грузов;
- в) перевозка грузов неправильной формы;
- г) перевозка крупногабаритных грузов.

**4. Преимущества пакетной системы перевозок грузов в международном сообщении:**

- а) способность охвата широкой номенклатуры груза;
- б) возможность комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- в) возможность использования интермодальной (безперегрузочной) технологии;
- г) используется комбинированный способ перевозки грузов.

**5. При перевозке в контейнерах тарно-штучных грузов количество перевалок:**

- а) увеличивается;
- б) уменьшается;
- в) остается без изменения.

**6. Модульность при организации контейнерных перевозок предполагает взаимосвязку:**

- а) размеров тарно-штучных грузов и параметров контейнеров;
- б) размеров контейнеров и транспортных средств;
- в) размеров поддонов и контейнеров

**7. Открытый вопрос.**

..... — система доставки грузов укрупненными местами — ....., то есть автомобильными прицепами или полуприцепами с крытыми или специальными съемными кузовами.

**8. При осуществлении контрейлерных перевозок:**

- а) транспортное средство (тягач) следует вместе с грузом на железнодорожной платформе;
- б) контрейлер с автомобильными колесами часть пути преодолевает на железнодорожной платформе;
- в) в зависимости от экономической целесообразности контрейлер следует с транспортным средством (тягачом) следует или без него.

**9. В трейлерной системе перевозок используется погрузка:**

- а) «ро-ро»;
- б) «ло-ло»;
- в) «ро-ро» или «ло-ло».

**10. Фрейджерная система перевозок грузов — это:**

- а) унимодальная перевозка;
- б) комбинированная перевозка;
- в) амодальная перевозка.

## ***Ценообразование в международных перевозках***

**1. Транспортная компания на рынке транспортных услуг является:**

- а) продавцом;
- б) покупателем;
- в) коммерческим посредником.

**2. Правильная последовательность. Этапы создания тарифов.**

- ) определение спроса на перевозки и услуги;
- ) анализ предлагаемых тарифов на рынке услуг;
- ) определение окончательного тарифа;
- ) постановка задачи определения тарифа выбор типа тарифа и метода его определения;
- ) определение уровня предполагаемых затрат.

**3. В основе метода определения цены, ориентированной на потребителя, лежит:**

- а) учет всех затрат на транспортировку;
- б) учет ценности услуги на потребителя;
- в) учет цен конкурентов.

**4. Тарифы или цены на услуги транспортных при доставке грузов в международном сообщении:**

- а) открытая информация;
- б) закрытая информация;
- в) предоставляется клиентам только после подписания договора.

**5. Интермодальный оператор на рынке транспортных услуг является:**

- а) продавцом;
- б) покупателем;
- в) коммерческим посредником;
- г) производителем транспортных услуг.

**6. При использовании интермодальной технологии в международном сообщении маршрут составляет:**

- а) продавец
- б) интермодальный оператор;
- в) транспортный агент;
- г) покупатель.

**7. Правильная последовательность. Составление схемы движения груза в международном сообщении.**

) учет провозные способности потенциальных участников логистической цепи на определенном направлении;

) определение состава имеющейся транспортной инфраструктуры и владельцев транспортных средств на определенном направлении;

) проведение переговоров с каждым из участников транспортно-технологического процесса;

) оценка всей системы транспортировки грузов;

) выполнение технико-экономических расчетов по каждому участнику проектируемого сервиса.

**8. Интермодальный оператор действует:**

а) на отдельном сегмента доставки груза в международном сообщении;

б) от порта отправления до порта назначения с использованием одного вида транспорта;

в) по принципу «от точки до точки»;

г) «контейнерный терминал отправления – контейнерный терминал пункта назначения».

**9. Тарифное руководство или прейскурант интермодального сообщения состоит:**

а) из двух секторов;

б) из трех секторов;

в) из четырех секторов.

**10. Секция тарифных ставок преysкуранта интермодального оператора состоит:**

а) из перечней пар транспортных узлов по которым осуществляется перевозка контейнера при его доставке грузополучателю;

б) состоит из транспортных компаний, осуществляющих доставку груза по маршруту;

в) единого тарифа интермодального оператора по принципу «от точки до точки».

**11. Внутренним получателем в интермодальной перевозке является:**

а) грузополучатель;

б) фидерные судна;

в) автомобильный транспорт.

## Приложение 2

*Пример оформления документов при вывозе контейнеров из порта в Россию автомобильным транспортом (составила Ермишина Алена, студентка ОмГУПС).*

Первый сигнал готовности, который получает от линии оператор - это **Arrival Notice** (уведомление о прибытии, является международным документом доставки). Arrival Notice высылают той компании, которая указана в коносаменте либо к той компании, которая заказывала перевозку этого контейнера. Он высылается после того как контейнер в транзитной европейской точке загружен на фидерное судно (это небольшое судно, способное курсировать на сравнительно мелких глубинах)<sup>1</sup>, которое следует в сторону Финляндии. В Arrival Notice следует обратить внимание на два момента: дату прибытия судна в порт Котка и название фидерного судна. Зная название фидерного судна можно зайти на сайт порта Котка и посмотреть в режиме on-line ожидаемое время прибытия в Котку. На основе времени прибытия в Котку можно приблизительно предсказать время готовности груза к погрузке на автомобильное шасси. Вторым документом, который ожидают от морской линии - это **Release note**. Для того, чтобы получить Release нужно выполнить одно из трех условий.

**Условие 1.** Использование необоротного коносамента получателем, в котором указана та фирма, на которую должен быть сделан Release. В этом случае

---

<sup>1</sup> [Электронный ресурс] // Словарь морских терминов // <http://www.blgroup.ru/useful/Sea-termins/> (дата обращения 27.09.12)

линия делает Release безусловно без каких-либо дополнительных действий.

**Условие 2.** Сдача оригиналов отправителем агенту линии по месту загрузки контейнеров и так называемый Telex release, т.е. подтверждение агента в Китае агенту в Финляндии о том, что оригиналы сданы. Время, которое проходит с момента сдачи в Китае оригиналов до момента получения Release в Финляндии это от часа до суток.

**Условие 3.** Высылка оригиналов курьерской почты: один индоссированный либо три оригинала, эти оригиналы сдаются агенту в Финляндии с просьбой сделать Release.

Существует два важных момента по Release.

*Момент 1.* Компания, которая получает Release, одновременно получает Invoice на портовые сборы (агентские сборы) – 200-250 евро.

*Момент 2.* Фирма, которая получила Release от линии, несет ответственность за возврат порожнего контейнера и за оплату. Кроме этого оплачивается security-сбор, который составляет 60 евро.

При получении Release первое, на что нужно обратить внимание это на описание, вес товара, на количество мест, которые указаны в Release. В карго манифесте и в Release note данные указываются одинаковые. Если данные в Release не совпадают с ожидаемыми, то необходимо сразу связаться с отправителем и потребовать сделать коррекцию в карго манифесте, в противном случае финская таможня развернет контейнер и попросит исправить либо документы, либо карго манифест. Также необходимо взвесить контейнер для правильного оформления документов, взвешивание контейнера в порту стоит 150 евро, в эту цену включается движение до

весовой и обратно, а также два лифта. Можно взвесить контейнер после того как документы полностью оформлены. Также возможно изменение веса контейнера через процедуру таможенного склада.

Если контейнер был взвешен в порту или на соответствует данным в карго манифесте, если финская таможня не выпускает контейнер без коррекции карго манифеста если отправитель отказывается делать коррекцию карго манифеста, то нужно изменить вес контейнера через изменение статуса с транзита на статус таможенный склад, но при этом перевозка с порта до склада не может осуществляться российским тягачом, т.о. эту схему можно осуществить либо финским перевозчиком доставкой до склада и со склада до России, либо финский тягач тянет российский прицеп от порта до склада и потом передает прицеп с контейнером уже российскому тягачу.

Итак, после получения Release следующее действие это звонок клиенту и попытка выяснить у клиента, когда он пришлет документы для оформления. От клиента понадобится Invoice и packing list, инструкция для водителя и направляющую инструкцию. Если все документы присутствуют, то заказывается машина. Перевозчик высылает копию TIR, номер машины, телефон водителя для того, чтобы начать оформлять документы до прибытия машины.<sup>2</sup>

Международная товарно-транспортная накладная (CMR) – документ, подтверждающий договорные обязательства между владельцем груза или его представителем (Экспедитором) и/или Перевозчиком.

---

2 [Электронный ресурс] // Курс Алексея Емеличева // [http://www.youtube.com/watch?v=xu\\_q6HpgCUk](http://www.youtube.com/watch?v=xu_q6HpgCUk) (дата обращения 27.09.12)

Она подтверждает факт заключения договора перевозки, который определяет ответственность отправителя, перевозчика и получателя товара. Используется для учета материальных средств и подтверждения факты осуществления перевозки. Основное отличие от внутренней ТТН - это указание таможенного органа назначения, где завершается таможенный транзит и изменяется таможенный режим (например, на выпуск для внутреннего потребления, таможенный склад, переработки и т.д.).<sup>3</sup>

---

3 [Электронный ресурс] // GeoTransBalta // <http://www.geotransbalta.ru/info/inform1/> (дата обращения 27.09.12)

### Приложение 3

#### **Перечень основных документов необходимых при помещении товаров под таможенную процедуру экспорта**

1. Контракт (копия, заверенная печатью фирмы + редакция Word).

2. Инвойс (счет), отправляемый с грузом, заверенный печатью организации, в котором указываются реквизиты продавца (в том числе ИНН), покупателя, номер и дата контракта, ценовые характеристики товара, условия поставки согласно ИНКОТЕРМС (все данные должны совпадать с условиями контракта) – (бэкз.) + Редакция Excel или Word.

3. Перевод инвойса (если он составлен на иностранном языке) заверенный печатью фирмы и подписью уполномоченного представителя с указанием ФИО.

4. CMR (ТТН) 6-12 шт. В графе 22 должна быть проставлена печать и подпись отправителя. Уточнить у получателя и перевозчика о наличии особенностей по заполнению CMR (графа 13, место разгрузки и пр.). Водитель по прибытии для таможенного оформления должен иметь информацию о пункте выезда (таможенном переходе) с таможенной территории таможенного союза (Беларусь – Россия – Казахстан) – это будет внесено в ГТД. Чтобы машина с грузом без происшествий доехала от места погрузки до нашего таможенного терминала - необходимо заполнить (хотя бы от руки) один экземпляр CMR (ТТН). В ней указать основные параметры партии товара (отправитель, получатель, место и дата загрузки, наименование товара, вид и количество грузовых мест, общий вес брутто, номер транспортного средства, печать и подпись отправителя в графе 22). Допускается вместо заполнения такого экземпляра

CMR оформить ТТН, которая в большинстве систем складского учета формируется в автоматизированном режиме.

4. Если перевозка осуществляется по процедуре МДП: по прибытии для таможенного оформления водитель должен иметь четкие, предварительно согласованные между отправителем/получателем/перевозчиком указания – перевозка осуществляется по процедуре МДП (с книжкой TIR CARNET) или только по CMR, предоставить «не просроченные» CARNET TIR и свидетельство о допущении автомобиля к «пломбировке». Отправитель должен указать (сообщить) согласованное с получателем наименование населенного пункта, в котором будет производиться таможенное оформление в месте доставки товара (место нахождения таможни назначения).

5. Сертификаты, лицензии, другие разрешительные документы (если требуются). Если товар по своему наименованию может подпадать под товары, указаны в контрольных списках товаров «двойного назначения» – может потребоваться заключение экспертной организации о том, что вывозимый товар по своим характеристикам не подпадает в контрольные списки.

6. Документы, подтверждающие право владения отправляемым грузом (копии, заверенные печатью фирмы и подписью уполномоченного представителя с расшифровкой ФИО):

- а) на товар, приобретенный на внутреннем рынке:
  - договор на приобретение на внутреннем рынке;
  - накладная на получения товара;
  - счет – фактура на покупку;
  - на товар иностранного производства – копия таможенной декларации (ГТД).

При наступлении к моменту таможенного оформления срока оплаты за приобретенный товар – копии

платежных поручений и выписок из лицевого счета, заверенные руководителем и гл. бухгалтером и печатью фирмы.

б) на товар, который организация импортировала сама – оригинал и копия импортной декларации, заверенная руководителем и гл. бухгалтером и печатью фирмы.

в) на товар собственного производства – заверенные копии документов, подтверждающих этот факт (это могут быть копии сертификатов, ТУ, качественных удостоверений, каталоги и пр.).

7. Документы, подтверждающие происхождение товара (сертификаты, удостоверения о качестве), торговую марку и фирму-производителя.

8. Информация о получаемом товаре (Описание, технические характеристики, принцип работы, химический состав).

9. При наличии экспортных пошлин – платежное поручение об оплате таможенных платежей (по согласованию с таможенным представителем).

10. Прочие документы, необходимость предоставления которых обусловлена конкретными положениями контракта. Например:

- документ о страховании груза;
- документ о предоплате по контракту (копия платежного поручения и выписки из лицевого счета).

11. Если товар является бывшим в употреблении – акт экспертизы по состоянию и стоимости, оформленный уполномоченными организациями (ТПП, Мосэкспертиза и пр.).

Приложение 4

Форма CRM

|   |                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                  |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Отправитель (наименование, адрес, страна)<br>Absender (Name, Anschrift, Land)                                                           | Международная<br>товарно-транспортная                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                  |
|   |                                                                                                                                         | накладная                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                  |
|   |                                                                                                                                         | Internationaler                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                  |
|   |                                                                                                                                         | Frachtbrief                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                  |
|   |                                                                                                                                         | Данная перевозка, несмотря<br>ни на какие прочие договоры,<br>осуществляется в соответствии<br>с условиями Конвенции о договоре<br>международной дорожной перевозки<br>грузов (КДПГ) | Данная перевозка, несмотря<br>на какие-либо соглашения,<br>осуществляется в соответствии<br>с условиями Конвенции о договоре<br>международной дорожной перевозки<br>грузов (CMR) |
| 2 | Получатель (наименование, адрес, страна)<br>Empfänger (Name, Anschrift, Land)                                                           | 16                                                                                                                                                                                   | Перевозчик (наименование, адрес, страна)<br>Frachtführer (Name, Anschrift, Land)                                                                                                 |
|   | ТОО "Elkaz"ExpoLogistik<br>Kazakhstan", Казахстан, Алматы,<br>ул. Тимирязева 42, корпус 22,<br>офис 10. Тел. +7 727 2507424,<br>2502715 |                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                  |
| 3 | Место разгрузки груза<br>Auslieferungsort des Gutes                                                                                     | 17                                                                                                                                                                                   | Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна)<br>Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)                                                                        |

|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|---|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
|   | Место/Ort                                                          |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   | Страна/Land                                                        |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
| 4 | Место и дата погрузки груза<br>Ort und Tag der Übernahme des Gutes |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   | Место/Ort                                                          |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   | Страна/Land                                                        |                                               | 18<br>Отговорки и замечания перевозчика<br>Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   | Дата/Datum                                                         |                                               |                                                                                        |
| 5 | Прилагаемые документы<br>Beigefugte Dokumente                      |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
| 6 | Знаки и номера<br>Kennzeichen und<br>Nummern                       | 7<br>Количество мест<br>Anzahl der Packstücke | 8<br>Род упаковок<br>Art der Verpackung                                                |
|   |                                                                    |                                               | 9<br>Род упаковок<br>Art der Verpackung                                                |
|   |                                                                    |                                               | 10<br>Статист. №<br>Statistik-Nr.                                                      |
|   |                                                                    |                                               | 11<br>Вес брутто, кг<br>Bruttogew., kg                                                 |
|   |                                                                    |                                               | 12<br>Объем, м3<br>Umfang in m3                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |
|   |                                                                    |                                               |                                                                                        |



|                                            |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
|--------------------------------------------|---------------------------------|--|-----------------------------------|--|----|----|------------------------------|------------------------------|--|
| 14                                         | Возврат                         |  |                                   |  |    | 20 | Особые согласованные условия |                              |  |
|                                            | Rückensattlung                  |  |                                   |  |    |    | Besondere Vereinbarungen     |                              |  |
| 15                                         | Условия оплаты                  |  |                                   |  |    |    | 20                           | Особые согласованные условия |  |
|                                            | Frachtsatzleistungsanweisung    |  |                                   |  |    |    |                              | Besondere Vereinbarungen     |  |
| Франко                                     |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| Frei                                       |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| Нефранко                                   |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| Unfrei                                     |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| 21                                         | Составлена в                    |  | Дата                              |  |    |    | 24                           | Груза получен                |  |
|                                            | Ausgefertigt in                 |  | am                                |  |    |    |                              | Gut empfangen                |  |
| 22                                         | Прибытие под разгрузку          |  | Путевой лист No _____ от _____ 19 |  |    |    | 24                           | Дата                         |  |
|                                            | Abkunft für Ausladung           |  | _____                             |  |    |    |                              | Datum                        |  |
|                                            | Убытие                          |  | фамилии                           |  |    |    | 24                           | Прибытие под разгрузку       |  |
|                                            | Abfahrt                         |  | _____                             |  |    |    |                              | Abkunft für Ausladung        |  |
|                                            | Убытие                          |  | водитель                          |  |    |    | 24                           | Убытие                       |  |
|                                            | Abfahrt                         |  | _____                             |  |    |    |                              | Abfahrt                      |  |
| Подпись и штамп отправителя                |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| Подпись и штамп перевозчика                |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| Подпись и штамп получателя                 |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| Unterschrift und Stempel des Absenders     |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| Unterschrift und Stempel des Frachtführers |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |
| 25                                         | Регистрационный/Анти-Кенzeichen |  | Марка/Тип                         |  | 27 |    | Тариф 1                      |                              |  |
|                                            | Tragach/Kfz                     |  | Полуприцеп/Anhänger               |  | 27 |    | За 1 км.                     |                              |  |
| Сумма                                      |                                 |  |                                   |  |    |    |                              |                              |  |

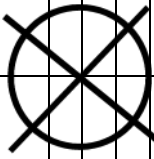
[illegible]

## Приложение 5

*Книжка МДП (TIR Carnet)*

|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
|---------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------|--|----|--|--|--|--|--|--|--|----|--|------------------------------------------------|--|
| NE PAS DÉTACHER! A remplir et à conserver et à dans le carnet |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
| NOT TO BE DETACHED!                                           |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
| This form is to be filled in and has to remain in the carnet  |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
| <b>ОТРЫВНОЙ ЛИСТЛОК № 1 / № 2</b>                             |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
| 2. Таможня(и) места отправления                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  | 1. |  | КНИЖКА МДП                                     |  |
| 1.                                                            |  |                                                                          |  | 2. |  |  |  |  |  |  |  | 3. |  | Наименование международной организации         |  |
| 3.                                                            |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
| Для официального использования                                |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  | 4. |  | Держатель книжки (Наименование, адрес, страна) |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  | 5. |  | Страна(ы) От-<br>правления                     |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  | 6. |  | Страна(ы)<br>назначения                        |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
| 7.                                                            |  | Регистрационный(ые) номер(а) дорожнoгo(ых) транспортно-гo(ых) средств(а) |  |    |  |  |  |  |  |  |  | 8. |  | Прилагаемы к манифесту документы               |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
|                                                               |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |
| <b>ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ</b>                                      |  |                                                                          |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |  |                                                |  |

[illegible]

|                                                                                                                              |                            |       |                             |                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 12.                                                                                                                          | Общее число грузовых мест. | Число | 13. Я заявляю, что сведения | 17. Таможня места отправления подпись                                             |
|                                                                                                                              | записанных в манифесте.    |       | приведенные выше в рубри-   | должностного лица. Таможня и штем-                                                |
|                                                                                                                              | Место назначения:          |       | ках 1-14, точны и верны     | пель таможни с датой                                                              |
|                                                                                                                              | 1. Таможня                 |       |                             |  |
|                                                                                                                              | 2. Таможня                 |       |                             |                                                                                   |
|                                                                                                                              | 3. Таможня                 |       |                             |                                                                                   |
|                                                                                                                              |                            |       |                             |                                                                                   |
| 18. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточная таможня при въезде) |                            |       | 24.                         | Свидетельство о прекращении операции МДП                                          |
| <input type="checkbox"/> 19. Наложённые печати и пломбы или опознавательные знаки приняты не поврежденными                   |                            |       |                             | 25. Наложённые печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными |
|                                                                                                                              |                            |       |                             |                                                                                   |
|                                                                                                                              |                            |       |                             |                                                                                   |
|                                                                                                                              |                            |       |                             |                                                                                   |
| 21. Зарегистрирован таможней (какой)                                                                                         |                            | за №  | 26.                         | Число грузовых мест, в отношении которых удостоверенно прекращение операции МДП   |

[illegible]

# Содержание

|                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Введение.....                                                                                     | 3  |
| Лекция 1. Введение в дисциплину «Организация<br>интермодальных перевозок» .....                   | 6  |
| 1.1. Роль транспорта в товародвижении на современном<br>этапе развития экономики .....            | 6  |
| 1.2. Задачи и принципы логистики при транспортировке<br>грузов.....                               | 8  |
| 1.3. Основные задачи организации доставки грузов.....                                             | 10 |
| Лекция 2. Обоснование логистической концепции<br>организации локальных транспортных систем.....   | 13 |
| 2.1. Состояние и перспективы развития транспортного<br>рынка Российской Федерации .....           | 13 |
| 2.2. Понятие локальной транспортной системы.....                                                  | 15 |
| 2.3. Методология организации локальных транспортных<br>систем при интермодальных перевозках ..... | 18 |
| Лекция 3. Логистика в международной торговле.....                                                 | 20 |
| 3.1. Глобальная логистика .....                                                                   | 20 |
| 3.2. Логистика во внешнеэкономической деятельности<br>Российской Федерации.....                   | 22 |
| 3.3. Логистика предприятий во внешнеэкономической<br>деятельности .....                           | 25 |
| Лекция 4. Информационное обеспечение транспортного<br>процесса в международной торговле .....     | 28 |
| 4.1. Информационное обеспечение в мультимодальных<br>транспортных системах.....                   | 28 |
| 4.2. Информационное взаимодействие между продавцом<br>и покупателем в международной торговле..... | 30 |
| 4.3. Уровни информационного потока при организации<br>транспортного процесса .....                | 32 |
| 4.4. Основные средства навигации и контроля<br>на транспорте .....                                | 34 |
| Лекция 5. Правовые основы международных перевозок<br>грузов .....                                 | 36 |
| 5.1. Правовое регулирование международных перевозок .....                                         | 36 |
| 5.2. Особенности документального оформления<br>международных перевозок на видах транспорта .....  | 39 |
| 5.3. Транспортные условия торговых контрактов .....                                               | 43 |
| Лекция 6. Организация смешанных перевозок грузов .....                                            | 45 |
| 6.1. Предпосылки использования смешанных перевозок в<br>международной торговле.....               | 45 |

|                                                                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.2. Преимущества использования интермодальных технологий при транспортировке для грузоотправителей ..... | 47 |
| 6.3. Роль интермодального оператора в осуществлении смешанных перевозок .....                             | 50 |
| Лекция 7. Основные способы смешанных перевозок грузов .....                                               | 53 |
| 7.1. Пакетные перевозки грузов в международном сообщении.....                                             | 53 |
| 7.2. Контейнерные перевозки грузов.....                                                                   | 54 |
| 7.3. Трейлерная перевозка грузов .....                                                                    | 57 |
| 7.4. Фрейджерная и фидерные перевозки грузов .....                                                        | 58 |
| Лекция 8. Взаимодействие видов транспорта в мультимодальных транспортных системах .....                   | 61 |
| 8.1. Особенности мультимодальных систем транспортировки.....                                              | 61 |
| 8.2. Роль транспортных узлов в мультимодальных системах .....                                             | 63 |
| 8.3. Взаимодействие и координация видов транспорта .....                                                  | 66 |
| Лекция 9. Транспортная экспедиция в мультимодальных транспортных системах .....                           | 69 |
| 9.1. Понятия «транспортная экспедиция» и «экспедитор» в международной торговле.....                       | 69 |
| 9.2. История развития транспортно-экспедиционного обслуживания .....                                      | 71 |
| 9.3. Специализация участников транспортного процесса в международной торговле.....                        | 73 |
| Лекция 10. Организация перевозок грузов морским транспортом.....                                          | 77 |
| 10.1. Общие положения перевозок грузов морским транспортом .....                                          | 77 |
| 10.2. Международное линейное судоходство .....                                                            | 78 |
| 10.3. Тарифы на перевозку грузов в линейном судоходстве.....                                              | 80 |
| 10.4. Агентское обслуживание в линейном судоходстве .....                                                 | 81 |
| 10.5. Формы взаимодействия транспортных компаний в морском судоходстве .....                              | 83 |
| Лекция 11. Организация работы интермодального оператора.....                                              | 85 |
| 11.1. Транспортно-экспедиторское обслуживание при международных перевозках .....                          | 85 |
| 11.2. Последовательность взаимодействия интермодального оператора с клиентами .....                       | 88 |
| 11.3. Основные принципы организации работы интермодального оператора.....                                 | 91 |

|                                                                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Лекция 12. Логический подход к управлению рисками<br>во внешнеэкономической деятельности предприятия.....                     | 93  |
| 12.1. Основные положения внешнеэкономической<br>деятельности предприятий .....                                                | 93  |
| 12.2. Коммерческие риски в международной торговле .....                                                                       | 94  |
| 12.3. Управление рисками во внешнеэкономической<br>деятельности предприятия .....                                             | 98  |
| Лекция 13. Управление рисками в транспортных системах.....                                                                    | 100 |
| 13.1. Сущность риска в транспортных системах.....                                                                             | 100 |
| 13.2. Риски в локальных транспортных системах.....                                                                            | 101 |
| 13.3. Организация мероприятий по снижению уровня<br>риска при осуществлении интермодальных перевозок .....                    | 103 |
| Лекция 14. Особенности страхования при осуществлении<br>международных перевозок.....                                          | 107 |
| 14.1. Обоснование необходимости страхования грузов<br>в международных перевозках.....                                         | 107 |
| 14.2. Специфика работы страховых компаний<br>при участии в локальных транспортных системах<br>в международном сообщении ..... | 109 |
| 14.3. Возмещение ущерба при страховании грузов и<br>ответственности перевозчика.....                                          | 111 |
| Лекция 15. Ценообразование в международных перевозках .....                                                                   | 115 |
| 15.1. Особенности ценообразования в международных<br>перевозках .....                                                         | 115 |
| 15.2. Ценообразование на услуги интермодального<br>оператора .....                                                            | 117 |
| Литература .....                                                                                                              | 122 |
| Приложения .....                                                                                                              | 127 |
| Приложение 1 .....                                                                                                            | 127 |
| Приложение 2 .....                                                                                                            | 159 |
| Приложение 3 .....                                                                                                            | 163 |
| Приложение 4 .....                                                                                                            | 166 |
| Приложение 5 .....                                                                                                            | 171 |

**Григорий Григорьевич Левкин**

**Организация  
интермодальных перевозок**

*Конспект лекций*

Ответственный редактор *Н. Соломадина*

Корректор *А. Орлова*

Верстальщик *М. Глаголева*

Издательство «Директ-Медиа»

117342, Москва, ул. Обручева, 34/63, стр. 1

Тел./факс + 7 (495) 334-72-11

E-mail: [manager@directmedia.ru](mailto:manager@directmedia.ru)

[www.biblioclub.ru](http://www.biblioclub.ru)

Отпечатано в ООО «ПАК ХАУС»

142172, г. Москва, г. Щербинка,

ул. Космонавтов, д. 16