

Левкин Г.Г. Организация мультимодальных перевозок во внешней торговле / Г.Г. Левкин, Е.А. Тырнова // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, 21-22 октября 2015 г. В 3. т. Т. 1 / под ред. В.А. Подоба. - Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. - С. 136-139. УДК 658.64

Левкин Г.Г.

к. вет. н., доцент кафедры экономика транспорта, логистика и управление качеством, Омский государственный университет путей сообщения, г. Омск, Россия

Тырнова Е. А.,

студентка кафедры экономика транспорта, логистика и управление качеством, Омский государственный университет путей сообщения, г. Омск, Россия

Организация мультимодальных перевозок во внешней торговле

Аннотация. В статье рассматривается вопрос организации мультимодальных перевозок во внешней торговле, а именно акцент ставится на информационном обеспечении логистических процессов на всем пути следования грузевого контейнера. Дается подробное понимание того как информационный поток образуется и проходит между логистическими посредниками и звеньями по всей цепи товародвижения. Решение данного вопроса рассматривается на примере мультимодальной перевозки в экспортном направлении, а обеспечение надёжного прохождения информационного потока осуществляется через использование современных средств, таких как электронную транспортную накладную (ЭТРАН), систему электронного документооборота и электронную цифровую подпись (ЭЦП).

Ключевые слова: информационный поток, логистическая цепь, логистический посредник, логистические звенья, ЭТРАН, ЭЦП.

Tyrnova E.A,

student of the department of transport economics, logistics quality management, Omsk State Transport University, Omsk, Russia

Levkin G.G,

PhD (Veterinary Sciences), associate professor of transport economics, logistics quality management, Omsk State Transport University, Omsk, Russia

Organization of multimodal transportation in foreign trade

Annotation. The article discusses the question of the organization of multimodal transportation in foreign trade, namely it emphasizes the informational support of logistics processes throughout the entire journey of a laden container. We are given a detailed understanding of how the flow of information is generated and proceeds between logistics intermediaries and the sections of the entire chain of product distribution. The solution of this problem is considered in the example of a multi-modal transport in the export direction, and ensure reliable transmission of information flow is provided by means of the use of modern technologies such as electronic bill of lading (ETRAN), a system of electronic document and electronic digital signature (EDS).

Keywords: information flow, logistics chain, logistics intermediary logistics units, ETRAN, EDS.

Левкин Г.Г. Организация мультимодальных перевозок во внешней торговле / Г.Г. Левкин, Е.А. Тырнова // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, 21-22 октября 2015 г. В 3. т. Т. 1 / под ред. В.А. Подоба. - Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. - С. 136-139.

В настоящее время применение мультимодальных перевозок во внутренней и международной торговле находит все большее применение. Это связано с тем, что использование различных комбинаций видов транспорта при доставке грузов приводит к снижению логистических затрат.

Характерной чертой транспортного процесса в условиях информатизации и автоматизации процессов физического товародвижения становится постоянное расширение и создание новых информационных связей. Эффективное управление информационным потоком в настоящее время зависит от умения применять современную технику и технологию, так как необходимо обеспечивать непрерывность управляемых процессов в узловых пунктах, где осуществляется прохождение грузов между звеньями логистической цепи.

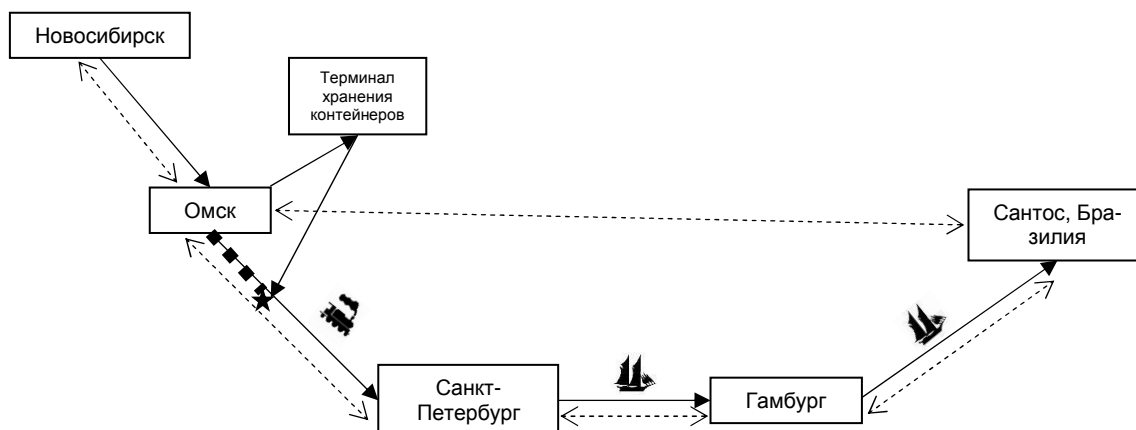
Это непосредственно касается перевалочных пунктов при доставке грузов, например, портов или железнодорожных станций, а также организации бесперебойной мультимодальной перевозки. Таким образом, разработка сквозного маршрута мультимодальной перевозки при доставке груза «от двери до двери» требует согласованности и координации информационных потоков на всех этапах перевозочного процесса.

Цель исследования изучить организацию мультимодальной перевозки во внешней торговле.

Цель исследования достигается путём решения конкретных задач:

- 1) рассмотреть схему мультимодальной перевозки в экспортном направлении;
- 2) охарактеризовать информационное обеспечение мультимодальной перевозки.

Информационное обеспечение мультимодальной перевозки и эффективность управления информационными потоками можно рассмотреть на примере транспортировки грузенного 40 футового контейнера в экспортном направлении из г. Омск в порт Сантос (Бразилия) через порт Санкт-Петербурга. Схема мультимодальной перевозки представлена на рисунке 1.



Левкин Г.Г. Организация мультимодальных перевозок во внешней торговле / Г.Г. Левкин, Е.А. Тырнова // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, 21-22 октября 2015 г. В 3. т. Т. 1 / под ред. В.А. Подоба. - Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. - С. 136-139.

Рисунок 1 – Схема мультимодальной перевозки в экспортном направлении

Организацию и осуществление мультимодальной транспортировки можно разбить на 6 этапов.

Этап 1. Доставка порожнего контейнера.

Для реализации мультимодальной перевозки 40 футового контейнера необходимо организовать транспортировку порожнего контейнера из Новосибирска в Омск. То есть следует отправить запрос в отдел оборудования контейнерной линии для получения информации о наличии порожних контейнеров в депо (терминале). После получения подтверждения о наличии контейнера, оформляется товарно-транспортная накладная (далее ТТН) для отправки контейнера автомобильным или железнодорожным транспортом (далее ЖДТ) в Омск. На данном этапе информационный поток проходит между Омском, где участником логистической цепочки является экспедиторская компания и Новосибирском, где, соответственно, располагается терминал хранения порожних контейнеров. Экспедиторская компания выполняет роль логистического посредника.

Этап 2. Техническая подготовка порожнего контейнера.

Подготовка контейнера к отправке осуществляется в Омске на терминале хранения (стоке). Параллельно составляется схема расположения и крепления груза в 40 футовом контейнере, в соответствии с ТУ («Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах», утв. МПС РФ 27.05.2003 N ЦМ-943). Одновременно производится букировка, то есть бронирование всей или части грузопместимости судна (грузоотправитель передает информацию транспортно-экспедиторской компании (ТЭК) г. Санкт-Петербурга о массе и габаритах отправляемой партии груза). ТЭК имеет договор с шиппинговой компанией (океанской или морской линией).

После получения обратной связи о наличии мест на ближайший рейс, идёт оформление плана дорог и общего коносамента. Из Омска отправляется инструкция по заполнению коносаментов и данные о доверенном лице (агенте), которое будет получать фидерный и океанский коносаменты.

Этап 3. Подготовка основных перевозочных документов.

Логистический посредник в г. Омске оформляет план дорог по форме ГУ-12 через ЭТРАН для железнодорожной отправки контейнера. Для со-

Левкин Г.Г. Организация мультимодальных перевозок во внешней торговле / Г.Г. Левкин, Е.А. Тырнова // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, 21-22 октября 2015 г. В 3. т. Т. 1 / под ред. В.А. Подоба. - Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. - С. 136-139.

гласования по форме ГУ-12 отправляется запрос в Новосибирск, затем из Новосибирска в Москву. После того как Москва получит ответ от грузополучателя о готовности принятия груза (от порта в Санкт-Петербурге), она отправляет ответ в г. Омск о разрешении перевозки ЖДТ. Общий коносамент заполняется на основании данных предоставленных грузовладельцем и оформляется в направлении Омск - Санкт-Петербург - Сантос (Бразилия), где порт Санкт-Петербурга служит перевалочным пунктом.

Этап 4. Отправление контейнера.

После проведения подготовительных работ и оформления всех перевозочных документов, осуществляется погрузка товарной партии, маркировка контейнера и пломбировка. Затем контейнер отправляют ЖДТ в Санкт-Петербург через станцию Омск-Восточный.

Этап 5. Прибытие в перевалочный пункт.

В Санкт-Петербурге по прибытию груженого контейнера оформляется фидерный и океанский коносамента. Прежде чем выпустить океанский коносамент или оформить релиз, в Омск отправляется драфт коносамента или проект коносамента, который согласуется с заказчиком и редактируется в случае обнаружения ошибок. На основании фидерного коносамента судно отправляется в порт Гамбурга, где происходит перевалка контейнера на борт судна, осуществляющее перевозку через океан.

Этап 6. Прибытие в порт назначения.

По прибытию в порт назначения грузополучатель получает контейнер на основании ранее установленных условий поставки, а именно:

LIFO – ставка включает погрузку в порту отправления, морской фрахт, но без выгрузки в порту назначения;

LILO – ставка включает погрузку в порту отправления, морской фрахт и выгрузку в порту назначения.

В заключение грузополучатель в порту Сантос (Бразилия) подтверждает получение груза логистического посредника, который в свою очередь оповещает грузовладельца о выполненной работе.

Таким образом, организацией мультимодальной перевозкой занимается логистический посредник – экспедиторская компания, которая не обязательно будет являться непосредственным перевозчиком, а организует доставку груза из пункта отправления в пункт назначения путем согласования и координации информационного потока на всех участках товаропроводящей цепи. Следовательно, экспедиторская компания является третьей стороной логистики. Для обеспечения надёжности информационного обеспечения посредники используют электронные

Левкин Г.Г. Организация мультимодальных перевозок во внешней торговле / Г.Г. Левкин, Е.А. Тырнова // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, 21-22 октября 2015 г. В 3. т. Т. 1 / под ред. В.А. Подоба. - Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. - С. 136-139.
транспортные накладные (ЭТРАН), систему электронного документооборота и электронную цифровую подпись (ЭЦП).

Библиографический список

1. Левкин Г. Г. Организация интермодальных перевозок: конспект лекций / Г. Г. Левкин. – М.-Берлин: Директ-Медиа, 2014. – 178 с.
2. Мочалин С.М. Особенности применения логистических принципов в организации доставки грузов автомобильным транспортом / С.М. Мочалин, Л.В. Тюкина // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2014. №1 (35). С. 20-24.