

УДК 656

DOI: 10.34046/aumsuomt104/5

РАЗРАБОТКА КОММЕРЧЕСКИХ УСЛОВИЙ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Я.Я. Эглит, доктор технических наук, профессор

К.Я. Эглите, доктор экономических наук, профессор

М.А. Шаповалова, кандидат технических наук, доцент

И.М. Меняйло, бакалавр

На сегодняшний день, контейнерные перевозки являются наиболее распространенными, в силу своей надежности и относительно низких цен на услуги. Перевозки данного типа остаются стабильно востребованными благодаря обеспечению полной сохранности груза на всем пути следования. Тенденциями развития мировых контейнерных перевозок являются: - дальнейшая стандартизация и унификация контейнерного парка и перегрузочного оборудования; - развитие портовых мощностей по перевалке контейнеров на наиболее загруженных маршрутах движения грузопотока, оснащение портовых комплексов более скоростными перегрузочными механизмами. В данной работе мы рассмотрим роль контейнеризации и мультимодальных перевозок на рынке транспортных услуг.

Ключевые слова: Оператор мультимодальной перевозки, внешнеэкономические операции, контейнеризация

DEVELOPMENT OF COMMERCIAL CONDITIONS FOR CARGO DELIVERY

Y.Y. Eglit, K.Y. Eglite, M.A. Shapovalova, I.M. Menyailo

To date, container transportation is the most common, due to its reliability and relatively low prices for services. Transportation of this type remains consistently in demand due to ensuring the complete safety of cargo along the entire route. The trends in the development of global container transportation are: - further standardization and unification of the container fleet and transshipment equipment; - development of port facilities for transshipment of containers on the busiest routes of cargo traffic, equipping port complexes with faster transshipment mechanisms. In this paper, we will consider the role of containerization and multimodal transportation in the transport services market.

Tags: Multimodal transportation operator, foreign trade operations, containerization.

1 Введение. Важную роль в развитии транспортной логистики сыграла контейнеризация грузопотоков. Данная система доставки грузов в настоящее время сильно изменила материально-техническую базу транспорта, а также коммерческую практику организации международных перевозок. Участники внешнеэкономической деятельности при организации контейнерных перевозок отказались от унимодального способа транспортировки груза и перешли к интегрированной перевозке от двери до двери (door-to-door), что значило полное обслуживание перевозки одной компанией. Мультимодальная перевозка осуществляется не менее чем двумя видами транспорта по единому транспортному документу (мультимодальному коносаменту), где за всю перевозку отвечает один перевозчик [1, 2, 3].

2 Методология. ФИАТА - международная Федерация экспедиторских ассоциаций разработала типовую проформу экспедиторского договора морской перевозки в 1970 году. В 1978 году БИМКО - Балтийский и международный морской совет разработал проформу документа мультимодальной перевозки КОМБИДОК.

Оператор морской перевозки согласно коносаменту:

- должен осуществить перевозку товара door-to-door, от места принятия товара до места выгрузки.

- берет на себя ответственность за работу сотрудников своей компании и лиц, принимающих участие в перевозке со стороны (ОМП).

- берет на себя ответственность, установленную в коносаменте.

Перевозка груза осуществляется силами (ОМП), через дочерние компании или на основе договора с субподрядчиками морскими, железнодорожными, авиационными, речными, автомобильными перевозчиками. Стивидорные компании, сюрвейерские, таможенные брокеры и т.д. Таким образом, ОМП должен иметь контракты с большим количеством участников внешнеэкономической деятельности для оказания высококачественных и эффективных перевозки. Сквозная ставка формируется из суммы ставок субподрядчиков и выставляется для оплаты клиенту.

Транспортно-экспедиторская компания - это оператор мультимодальной перевозки, которая осуществляет перевозку грузов от грузоотправителя к грузополучателю и является перевозчиком по договору. ОМП Принимает груз от грузоотправителя в заранее обозначенном месте, который фиксируется в запродажном контракте на основе базиса (ИНКОТЕРМС).

ОМП в отличие от экспедитора несёт ответственность за сохранность груза на всем пути следования, а экспедитор несёт ответственность

за порчу и утрату, если они произошли по его вине [4, 5, 6].

Клиент обязан возместить все затраты оператору морской перевозки: фрахт, налоги, пошлинные сборы. Когда (ОМП) принимает груз под свою ответственность фрахт оплачивается заранее или в пункте назначения без вычетов или отсрочек. Клиент гарантирует и несёт ответственность о заявленных данных о брутто/нетто товара, размерах, стоимости, страховки. Если в ходе проверки (ОМП) окажется, что клиент задекларировал не верные данные, которые привели к большей ставке фрахта, клиент обязан оплатить разницу между правильным и начисленным фрахтом. Возможен вариант выплаты двукратной величины правильного фрахта за вычетом суммы, которая была начислена. Все зависит от того, какой из этих двух штрафов окажется меньше.

Крупные экспедиторские компании, транспортные компании: судоходные, автотранспортные и железнодорожные могут выступать в качестве оператора мультимодальной перевозки. Исходя из длительного опыта и анализа рынка транспортных услуг грузоотправителю РФ, лучше пользоваться услугами российских экспедиторских компаний. Это связано со следующими выводами:

Иностранный судовладелец может не иметь доступ в нужные порты и направления. В результате чего клиенту приходится обращаться к нескольким мультимодальным операторам.

Иностранная линейная компания, если она осуществляет перевозку door-to-door на территории РФ, наземную перевозку она будет осуществлять силами российской экспедиторской компании, так как данная компания знает специфику работы транспортной инфраструктуры, работу портов и других органов. Экспедитор является посредником между клиентом и линейной компанией, что ведёт к увеличению тарифной ставки за перевозку.

В Соединённых Штатах Америки для глобальных экспедиторских компаний существует «сервисный контракт» с контейнерными линиями, что позволяет экспедиторским компаниям выпускать свой мультимодальный коносамент, так называемый «House Bill of Lading». Теперь экспедитор выступает перевозчиком не только для своего клиента, но и для других средних, мелких экспедиторов. В европейских странах получили прогресс компании NVOCC (nonvesseloperatorcommon carriers) – это принципал – экспедитор, который с точки зрения законодательства может выступать в качестве перевозчика и отправителя. Такого вида компания

покупает слоты у океанских контейнерных линий, после чего перепродают грузоотправителю, либо экспедиторским компаниям, выпуская домашний коносамент или мультимодальный коносамент линии.

Мультимодальные коносамент для клиента несёт следующие достоинства:

Мультимодальный коносамент является ценной бумагой и носит функцию товарно-распорядительного документа. Почти все банки мира принимают данный коносамент, что позволяет продавцу раскрыть аккредитив и получить свои деньги за товар [7, 8, 9].

В качестве ответственного лица перед грузоотправителем является оператор мультимодальной перевозки, что сократило риски при организации транспортировки груза, когда все риски в связи с некачественной работой экспедитора несёт грузоотправитель.

В мультимодальной перевозке созданы благоприятные условия для грузоотправителя, если он имеет партию товара, которая не займёт весь контейнер или же наоборот весь контейнер будет загружен полностью на условиях LCL или FCL. Все это позволяет сократить сроки перевозки, перевалки груза (по сравнению с доставкой отдельными местами [14, 15, 17]).

Оператор мультимодальной перевозки имеет хорошие скидки от своих субподрядчиков, при работе в конкурентной среде для удержания и привлечения новых клиентов на своём грузопотоке, он может сделать значительную скидку для клиента. Из этого следует, что грузоотправитель имеет возможность доставлять товар дешевле, чем если бы он сам вышел на рынок.

Если экспедитор выступает в роли перевозчика, то эффективность мультимодальной перевозки обуславливается тем, что экспедитор при расчете и котировке ставки клиенту не обязан указывать в договоре сколько он заплатил каждому участнику транспортной цепочки. В результате чего оператор морской перевозки получает чистую прибыль - разница стоимости перевозки груза, полученной от клиента, и оплата экспедитором услуг субподрядчиков. Данная разница должна быть больше, чем экспедиторская комиссия поскольку экспедитор, выступая в роли оператора мультимодальной перевозки несёт ответственность за груз на всем пути следования [10, 11, 12, 13].

Мультимодальные перевозки послужили развитию магистрально-фидерным системам, то есть доставка груза стала происходить в два этапа: от пункта отправления до порта перевалки фидерными судами и от порта перевалки в Порт -

Хаб на судах океанской линии. С точки зрения экономической составляющей Эффект магистрально-фидерной перевозки достигается за счёт крупнотоннажных транспортных средств, которые обладают низкими удельными затратами.

В настоящее время на территории Западной Европы действует более 30 жд коридоров, соединяющие морские порты и грузообразующие центры. Это значительно позволяет сократить сроки доставки. На территории Российской Федерации движение поездов организовано для перевозки транзита на Европейские страны с территории Японии и Кореи, а также из Москвы на Китай, Санкт-Петербург. На территории других государств операторы мультимодальной перевозки создают фидерные морские линии, автотранспортные предприятия. Крупнейшие центры фидерного сообщения являются порты: Гамбург, Роттердам, Гданьск, Антверпен, Гонконг, Коломбо.

Для сокращения storage (хранение груза) и для ускорения оборота поставок компании, фирмы переходят на систему justintime (как раз вовремя). Таким образом товар не застаивается на складе, отгрузки происходят регулярно по согласованному Плану. Важной частью цепочек поставок является изменение грузового места для максимальной загрузки контейнера, быстрых грузовых операций, средств механизации. Все это обеспечивает расширение контейнерных перевозок, снижение транспортных расходов и увеличение сохранности товара [16].

Заключение. В статье показали достоинства перевозок по мультимодальному коносаменту для участников перевозки. Повышение надежного транспортного обслуживания, сокращение сроков поставки груза можно достичь за счёт интеграции смежных видов транспорта, организация и управления перевозки от склада отправителя до склада получателя одним оператором мультимодальной перевозки на основе единого технологического графика и компьютерных технологий.

Литература

1. Информационные технологии в транспортной логистике/ под общей редакцией А.К. Труханова.– М.: КИА центр, 2000.
2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. –СПб.: ИП Выбор, 2000.– 411 с.
3. Герчикова И.Н. Международное коммерческое дело: учебное пособие.– М.: ЮНИТИ–ДАИЛ, 1999.– 527 с.

4. Методическое обеспечение организации доставки контейнерных грузов /Я.Я. Эглит, К.Я. Эглите.– 2015.
5. Андреев Д.Т. Контейнерные перевозки.– М.: Транспорт, 1960. – 320 с.
6. Бондаренко В.С. Автоматизированные системы управления на морском транспорте. – М.: Транспорт, 1977. – 134 с.
7. Эглит Я.Я., Эглите К.Я., Ковтун А.А., Головенко А.А. Построение логистических цепей при доставке грузов в контейнерах //Системный анализ и логистика.– 2020.– №4 (26).
8. Галин А.В., Блудкина В.А. Методология управления контейнерным терминалом.– СПб.: Издательство «Феникс», 2010. – 143 с.
9. Эглит Я.Я., Шаповалова М.А., Семина Д.Г. Прогнозирование показателей работы транспортной системы // Системный анализ и логистика.– 2020.– №4 (26).
10. Епихин А.И., Кондратьев С.И., Хекерт Е.В. Прогнозирование многомерных нестационарных временных рядов с использованием нейромоделирования// Морские интеллектуальные технологии.– 2020.– № 4-4 (50).– С. 23-27.
11. Епихин А.И., Игнатенко А.В., Студеникин Д.Е., Хекерт Е.В. Основные тренды внедрения технологий искусственного интеллекта в управлении морскими автономными надводными судами// Эксплуатация морского транспорта.– 2021.– № 1 (98).– С. 88-96.
12. Епихин А.И., Хекерт Е.В., Каракаев А.Б., Модина М.А. Особенности построения прогностической нейро-фаззи сети// Морские интеллектуальные технологии.– 2020.– № 4-4 (50).– С. 13-17.
14. Бабурина О.Н. Морские порты мира и России: динамика грузооборота и перспективы развития [Текст] / О.Н. Бабурина, С.И. Кондратьев // Транспортное дело России.– 2016.– №6.– С. 141-144.
15. Кондратьев, С.И. Стратегия развития северного международного транспортного коридора Евразия [Текст] / С.И. Кондратьев, Г.В. Деружинский // Эксплуатация морского транспорта.– 2014.– № 1 (73).– С. 3-10.
16. Бабурина О.Н. Мировой морской торговый флот: динамика, структура, перспективы [текст] /О.Н. Бабурина, Е.В. Хекерт, Ю.Л. Никулина // Транспортное дело России.– 2017.– № 1.– С. 88-92.
17. Безопасность жизнедеятельности и охрана труда работников промышленных предприятий. Часть 2: учебное пособие / В. В. Энгватова, Е. В. Дмитренко, В.В. Шкода [и др.]. – Краснодар: Общество с ограниченной ответственностью "Издательский Дом - Юг", 2020. – 84 с. – ISBN 978-5-91718-619-1.

Reference

1. Informacionnye tekhnologii v transportnoj logistike/ Pod obshchej redakciej A.K. Truhanova. M.: KIA centr. – 2000.

2. Limonov E.L. Vneshnetorgovye operacii morskogo transporta i mul'timodal'nye perevozki. 2000. - 411 s.
3. Gerchikova I.N. Mezhdunarodnoe kommercheskoe delo. 1999-527 s.
4. Metodicheskoe obespechenie organizacii dostavki kontejnernih gruzov YA.YA.Eglit, K.YA. 2015.
5. Andreev D.T. Kontejnernye perevozki. M.: Transport, 1960, - 320 s
6. Bondarenko V.S. Avtomatizirovannye sistemy upravleniya na morskome transporte. – M.: Transport, 1977, - 134 s.
7. Eglit YA.YA., Eglite K.YA., Kovtun A.A., Golovenko A.A., «Postroenie logisticheskikh cepej pri dostavke gruzov v kontejnerah», Sistemnyj analiz i logistika.: zhurnal.: vypusk №4 (26), 2020
8. Galin A.V., Bludkina V.A. Metodologiya upravleniya kontejnernym terminalom. SPB.: Izdatel'stvo «Feniks», 2010. – 143 s.
9. Eglit YA.YA., SHapovalova M.A., Semina D.G. «Prognozirovaniye pokazatelej raboty transportnoj sistemy», Sistemnyj analiz i logistika.: zhurnal.: vypusk №4 (26), 2020/
10. Epihin A.I., Kondrat'ev S.I., Hekert E.V. Prognozirovaniye mnogomernyh nestacionarnyh vremennyh ryadov s ispol'zovaniem nejromodelirovaniya // Morskie intellektual'nye tekhnologii. – 2020. – № 4-4 (50). – S. 23-27.
11. Epihin A.I., Ignatenko A.V., Studenikin D.E., Hekert E.V. Osnovnye trendy vnedreniya tekhnologij iskusstvennogo intellekta v upravlenii morskimi avtonomnymi nadvodnymi sudami // Ekspluatatsiya morskogo transporta. 2021. № 1 (98). S. 88-96.
12. Epihin A.I., Hekert E.V., Karakaev A.B., Modina M.A. Osobennosti postroeniya prognosticheskoy nejro-fazzi seti // Morskie intellektual'nye tekhnologii. 2020. № 4-4 (50). S. 13-17.
14. Baburina O.N. Morskie porty mira i Rossii: dinamika gruzooborota i perspektivy razvitiya [Tekst] / O.N. Baburina, S.I. Kondrat'ev // Transportnoe delo Rossii. 2016. №6. S. 141-144
15. Kondrat'ev, S.I. Strategiya razvitiya severnogo mezhdunarodnogo transportnogo koridora Evraziya [Tekst] / S.I. Kondrat'ev, G.V. Deruzhinskij // Ekspluatatsiya morskogo transporta. 2014. № 1 (73). S. 3-10.
16. Baburina O.N. Mirovoj morskoy torgovyj flot: dinamika, struktura, perspektivy [tekst] / O.N. Baburina, E.V. Hekert, YU.L. Nikulina // Transportnoe delo Rossii. 2017. № 1. S. 88-92.
17. Bezopasnost' zhiznedeyatel'nosti i ohrana truda rabotnikov promyshlennykh predpriyatij. CHast' 2 : Uchebnoe posobie / V. V. Engovatova, E. V. Dmitrenko, V. V. SHkoda [i dr.]. – Krasnodar : Obshchestvo s ogranichennoj otvetstvennost'yu "Izdatel'skij Dom - YUg", 2020. – 84 s. – ISBN 978-5-91718-619-1.

УДК 519

DOI: 10.34046/aumsuomt104/6

КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Я.Я. Эглит, доктор технических наук, профессор

К.Я. Эглите, доктор экономических наук, профессор

А. С. Карпова, бакалавр

С.Д. Шпаков, бакалавр

В данной статье рассмотрены коммерческие условия перевозок грузов. В связи с тем, что развитие мультимодальных перевозок выходит на новый уровень, в статье устанавливается роль транспортно-экспедиторской компании как оператора мультимодальной перевозки, её основные этапы работы, юридический статус и ответственность перед клиентами. А также в статье рассматриваются роль мультимодальных перевозок в совершенствовании магистрально-фидерных систем и важнейшие документы, которые регулируют процесс транспортной перевозки на всех её этапах и в различных условиях.

Ключевые слова: мультимодальная перевозка, договор, коносамент, доставка грузов.

COMMERCIAL TERMS OF CARGO TRANSPORTATION

Y.Y. Eglit, K.Ya. Eglite, A.S. Karpova, S.D. Shpakov

This article discusses the commercial conditions for the carriage of goods. Due to the fact that the development of multimodal transportation is reaching a new level, the article establishes the role of a freight forwarding company as an operator of multimodal transportation, its main stages of work, legal status and responsibility to customers. The article also examines the role of multimodal transportation in improving trunk-feeder systems and the most important documents that regulate the process of transportation at all its stages and in various conditions.

Key words: multimodal transportation, contract, bill of lading, delivery of goods.

1 Введение

Процесс контейнеризации привел к существенной трансформации и в области организа-

ции, и в коммерческой деятельности международных перевозок. Со временем сфера контейнерных перевозок сместила традиционные системы доставки грузов, которая осуществлялась отдельно