

3. Rezolyuciya MSC.401(95) Ekspluatacionnye trebovaniya k mnogosistemnym sudovym radionavigacionnym priemnikam
4. Rezolyuciya A.1046(27). Vsemirnaya radionavigacionnaya sistema
5. GOST R MEK 60945-2007. Morskoe navigacionnoe oborudovanie i sredstva radiosvyazi. Obshchie trebovaniya. Metody ispytaniy i trebuyemye rezultaty ispytaniy.
6. Astrein V.V. Zadacha samoorganizatsii grupp sudov dlya preduprezhdeniya stolknovenij [Tekst] / V.V. Astrein, S.I. Kondrat'ev, A.L. Boran-Keshish'yan // Ekspluatatsiya morskogo transporta. 2016. № 1 (78). S. 32-38.
7. Kondrat'ev, S.I. Teoreticheskie osnovy upravleniya krupnotonnazhnyimi sudami po kriteriyam bezopasnosti i energosberezheniya [Tekst] / S.I. Kondrat'ev avtoreferat dissertatsii na soiskanie uchenoj stepeni doktora tekhnicheskikh nauk / Novorossiyskaya gosudarstvennaya morskaya akademiya. Novorossiysk, 2004.
8. Asterin V.V. Principy koordinatsii podsistem sudna dlya preduprezhdeniya stolknovenij [tekst] / V.V. Asterin, E.V. Hekert // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admiral S.O. Makarova. 2013. № 2 (21). S. 13.
9. Epihin, A. I. Prognozirovanie mnogomernykh nestacionarnykh vremennykh ryadov s ispol'zovaniem nejromodelirovaniya / A. I. Epihin, S. I. Kondrat'ev, E. V. Hekert // Morskie intellektual'nye tekhnologii. – 2020. – № 4-4(50). – S. 23-27.

УДК 656.61

DOI: 10.34046/aumsuomt 104/9

## СОВРЕМЕННЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ

*Т.Н. Тимченко, кандидат экономических наук, доцент*

*Г.Г. Асланов, кандидат экономических наук, доцент (Азербайджан)*

На сегодняшний день мировые грузоперевозки являются не просто линейной задачей, они требуют целого комплекса решений и разработок для обеспечения своевременной бесперебойной и экономически выгодной поставки товаров. Благодаря комплексному подходу к решению и оказанию транспортных задач и услуг, транспортно-логистические операторы и компании заблаговременно просчитывают оптимальные пути следования, ценообразование и транзитные сроки, сокращая издержки как покупателя, так и свои собственные. Выбор тематики исследования обусловлен ее актуальностью и современностью, поскольку постоянное ценовое (санкционное) давление и растущие требования пользователей к качеству услуг усложняют задачи, стоящие перед компаниями – участниками транспортного рынка. Авторами данного исследования, исходя из условий сделки и текущей ситуации на международном рынке, предложены возможные схемы организации перевозки контейнеров с комплектами металлических компонентов ВЭУ из Китая в Ростов-на-Дону, зависящие от вида транспорта и направления перевозки. Также определены расходы, ложащиеся на покупателя, и выполнен полный расчет с выбором оптимального варианта поставки.

**Ключевые слова:** контейнерные грузы, международные поставки, варианты перевозок, расчет стоимости, оптимальный вариант.

## MODERN LOGISTICS APPROACH TO THE ORGANIZATION OF GENERAL CARGO TRANSPORTATION IN CONTAINERS FROM CHINA TO RUSSIA

*T.N. Timchenko, H.H. Aslanov*

Today, global cargo transportation is not just a linear task, they require a whole range of solutions and developments to ensure timely, uninterrupted and cost-effective delivery of goods. Thanks to an integrated approach to solving and providing transport tasks and services, transport and logistics operators and companies calculate optimal routes, pricing and transit times in advance, reducing the costs of both the buyer and their own. The choice of the research topic is due to its relevance and modernity, since constant price (sanctions) pressure and the growing demands of users on the quality of services complicate the tasks facing companies participating in the transport market.

The authors of this study, based on the terms of the transaction and the current situation on the international market, proposed possible schemes for the organization of transportation of containers with sets of metal components of wind turbines from China to Rostov-on-Don, depending on the type of transport and direction of transportation. The costs borne by the buyer are also determined, and a full calculation is made with the choice of the optimal delivery option.

**Key words:** containerized cargo, international deliveries, transportation options, cost calculation, the best option.

**Введение.** В настоящее время логистика как грузовой и транспортный поток, сильно сменила свой вектор развития. Применение санкций относительно Российской Федерации перестроило и перекроило все транспортные схемы и потоки. Ранее обыденные схемы перевозки грузов из Европы, Америки и Азии более не актуальны. Требуются новые решения, перевалочные пункты, новая система управления цепочками поставок в целом. Большинство морских линий прекратило деятельность на территории Российской Федерации, что привело к коллапсу в цепочках поставок, примеры: порт Шанхай, порт Сингапур, порт Стамбул, порт Нава Шева и другие [1, 2].

В настоящее время транспортно-экспедиционные и логистические компании активно нарабатывают новые схемы перевозок не только по-морскому, но и по железнодорожному варианту, используя собственные активы и компетенции. При перевозке генеральных грузов в контейнерах из Китая, важно учитывать ограничения по работе морских линий и ограничения, выдвигаемые Китайской железной Дорогой (КЖД) и министерством транспорта и коммуникаций Китая, аналогом нашего РЖД (Российские Железные Дороги) и министерства путей и сообщений. Ограничения со стороны КЖД следующие [3]:

- опасный груз не принимается к перевозке;
- жидкие грузы принимаются к перевозке с северных станций в Китае;
- аккумуляторы и батарейки не принимаются к перевозке;
- химический груз принимается к перевозке при предоставлении сертификата CNAS (Китайская национальная служба аккредитации).

В рамках данного исследования рассмотрим возможные варианты организации перевозки комплектов металлических компонентов ветроэнергетических установок (ВЭУ) в контейнерах по маршруту Циндао (Китайская Народная Республика) – Ростов-на-Дону (Ростовская Область, Российская Федерация). Данный товар предьявляется к перевозке в разобранном виде и будет перемещаться в укрупненной грузовой единице – контейнере.

Подбор тары осуществляется на основании упаковочного листа (один из видов коммерческих документов, оформляемых при организации международной перевозки). В таблице 1 отображен пример упаковочного листа заказчика.

Таблица 1 – Упаковочный лист комплектов металлических компонентов ВЭУ

Описание товара	Количество (шт.)	Вес нетто за 1 единицу товара (кг)	Вес нетто за 1 партию товара (кг)	Вес брутто за 1 партию товара (кг)	Габаритные размеры 1 единицы товара (м)
Платформа элеваторная	14	25,85	361,900	374,000	1,8x1,25x1,45
Рама сегмента площадок	10	130	1 300,000	1 348,000	4,8x2,1x1,05
Рама сегмента обслуживающей надстройки	2	45	90,000	105,000	2,4x1,45x1,25

В соответствии с упаковочными документами, груз является габаритным, штабелируемым и подходит под размеры контейнера. На основании габаритов, количества и веса продукции к перевозке был выбран 40 футовый высокий контейнер. Данный вид тары соответствует

техническим условиям размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (Министерство Путей и Сообщений, от 27.05.2003 №ЦДМ-943) [4]. Основные условия поставки по заказу от клиента обобщим в таблице 2.

Таблица 2 – Условия заявки поставки товара

Покупатель	Груз	Количество, ед.	Направление перевозки	Условия поставки
АО «ВетроОГК-2»	Комплекты металлических компонентов ВЭУ	5	Циндао – Ростов-на-Дону	DAP

**Расчетная часть.** Выбор оптимального маршрута перевозки прямо влияет на всю цепочку поставки, включая скорость, ценообразование и вариант грузоперевозки. Для одной конкретной заявки может быть разработано несколько вариантов следования груза, из которых

покупатель в синергии с транспортной компанией должны выбрать наиболее экономически выгодный и экспрессный. Доставку комплектующих ВЭУ возможно осуществить несколькими способами:

1. Первый - перевозка грузенных контейнеров по территории Китая от склада погрузки в Циндао до станции отправления Цзинань, с последующим следованием в составе ККО до станции Забайкальск. Выполняется транспортировка автомобильным транспортом в совокупности с железнодорожным. Далее, проходит организация перевозки грузенных контейнеров от станции отправления Забайкальск (Забайкальский край, Российская Федерация) до станции назначения Ростов-Товарный (Ростовская область, Российская Федерация) в режиме внутреннего таможенного транзита (ВТТ) с последующей организацией автоперевозки товаров прошедших таможенную очистку до склада выгрузки в г. Ростов-на-Дону.

2. Вторым способом доставки возможно рассмотреть перевозку грузенных контейнеров от места забора продукции на складе грузоотправителя в Циндао до станции назначения Ворсино (Калужская область, Российская Федерация) железнодорожным транспортом в разряде комплектной контейнерной отправки в режиме ВТТ через пограничную станцию Забайкальск, с дальнейшей постановкой на автомобильный транспорт и

доставкой груза до склада покупателя в Ростове-на-Дону.

3. Как было описано ранее, помимо железнодорожных отгрузок значительную часть рынка занимают морские перевозки, но из-за введённых санкций и ухода с Российской арены крупных игроков фрахтового рынка, остались только два оператора перевозки на плече Китай - Дальний Восток (Россия) – это FESCO и SINOKOR. Морской фрахт можно рассмотреть, как альтернативу железнодорожному варианту, что и будет являться третьим способом поставки товара. Путь будет проложен через порт Циндао в КНР и порт Восточный в России. Также появляется и второе звено в данной цепочке услуг - перевозка по ж/д от порта Восточный до станции Ростов-на-Дону в режиме внутреннего таможенного транзита, таким образом добавляя процесс перегрузки для последующего отправления продукции.

Согласно вышесказанному, можно составить сводную таблицу 3, где указаны все возможные варианты организации поставки металлических комплектующих ВЭУ из Циндао (Китай) в Ростов-на-Дону.

Таблица 3 – Варианты поставки компонентов ВЭУ

Вариант перевозки	Условия поставки	Вид транспорта международной перевозки	Направление перевозки	Вид транспорта перевозки внутри страны
1	DAP	железнодорожный	Циндао-Ростов-Товарный	автомобильный
2				железнодорожный
3	DAP	морской	Циндао-Ростов-Товарный	железнодорожный

Цепочка поставки компонентов ВЭУ состоит из нескольких звеньев, которые стыкуются на транспортных узлах, тем самым продолжая транспортно-экспедиционное обслуживание – мультимодальную перевозку. Схематичный план перевозки 40HQ контейнеров представим на рисунке 1.



Рисунок 1 – Схема импортиной перевозки компонентов ВЭУ

В одном из трех вариантов рассматривается морской фрахт. Данная услуга будет оказана линейным морским перевозчиком. При перевозке контейнеров морским вариантом, в рамках заданных условий, применяется условие FIFO - Free in, Free out, ставка фрахта не включает в себя терми-

нальные расходы в порту отправления и назначения. Покупатель также оплачивает возможные затраты в виде досмотра (мобильный инспекционно-досмотровый комплекс), взвешивания грузенного контейнера [5].

Издержки, связанные с терминальной обработкой в порту погрузки и выгрузки, выпуском

экспортной декларации на продукцию, выдачей порожнего контейнера, загрузкой товара на складе отправителя, завозом контейнера в порт, оплатой фрахта и выпуском коносамента оплачивает продавец [6].

При отправке контейнера также существуют различного рода надбавки, которые могут входить в стоимость фрахта:

- топливная надбавка;
- сезонная надбавка;
- бункерная надбавка;
- сборы за проход каналов;
- надбавка при перевозке опасных грузов;
- временная надбавка, связанная с увеличением цены на топливо.

В Циндао, Китай на фабрике отправителя, компоненты ВЭУ грузятся в контейнеры и до-

ставляются в одноименный порт, далее отправляются до порта перевалки – «Восточный». Российская федерация после чего перегружается на железнодорожный транспорт не прямым вариантом. По прибытию партии контейнеров на станцию назначения проводится таможенная очистка и доставляют товар до склада конечного грузополучателя автомобильным транспортом.

Автоперевозка также входит в состав расходов отправителя при отгрузке импортного груза на условиях DAP. Автодоставка осуществляется по типу «от двери до двери», включая в себя перевозку груженого контейнера прошедшего таможенную очистку, свободное время на выгрузку в размере 5 часов и возврат порожнего контейнера в сток оператора, выдавшего его.

Наглядно порядок формирования тарифов на морскую, автомобильную и железнодорожную перевозки представим на рисунке 2.

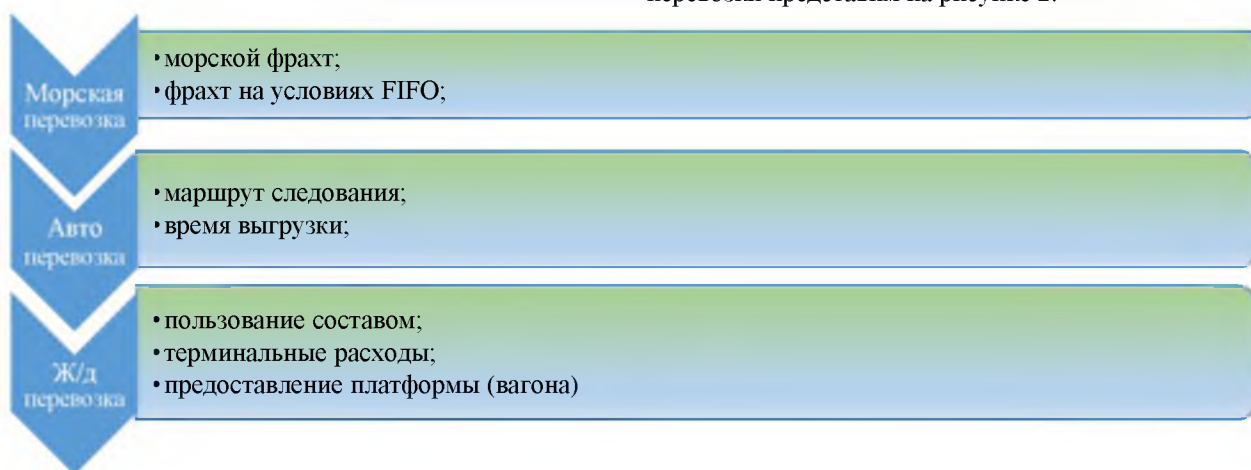


Рисунок 2 – Составляющие тарифов по видам транспорта

Необходимо отметить, что для осуществления перевозки ж/д путем, товар сначала необходимо затарить в порожний контейнер и доставить от склада продавца до станции отправления, далее документально оформить перевозку, путем выпуска экспортной декларации. Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС, железнодорожная накладная).

Таблица 4 – Размер установленного тарифа за международную перевозку в долл. США/контейнер

Вариант поставки	Направление международной перевозки	Вид транспорта	Тариф за перевозку одного контейнера 40HQ, \$/контейнер
1	Циндао – Забайкальск	Железнодорожный	6 600
2	Циндао – п. Восточный	Морской	8500

Стоимость погрузо-разгрузочных (ПРР) операций с контейнером в портах отправления и назначения составляет 550 долларов США. Касательно ПРР на станциях отправления и назначения 350 долларов США соответственно. На переходе Циндао – порт Восточный, применяются следующие надбавки:

- топливная надбавка 400 долларов США;
- бункерная надбавка 350 долларов США.

В таблице 5 приведены затраты на доставку контейнера в зависимости от наземного маршрута и вида транспорта.

Таблица 5 – Распределение расходов за транспортные услуги в зависимости от маршрута и вида транспорта

Вариант маршрута	Направление перевозки внутри страны покупателя	Вид транспорта	Статья расходов	Стоимость, \$/контейнер 40HQ
1	Забайкальск - Ворсино	Железнодорожный	Тариф ж/д	2400
	Ворсино – Ростов-Товарный	Автомобильный	ПРР	350
2	Забайкальск – Ростов-Товарный	Железнодорожный	Тариф ж/д	4400
			ПРР	350
3	п. Восточный – Ростов-Товарный	Железнодорожный	Тариф ж/д	5500
			ПРР	550

Далее проведем расчет затрат и выбор оптимального варианта поставки компонентов ВЭУ по направлению Циндао – Ростов-Товарный.

В первую очередь рассчитаем стоимость перевозки Циндао – Ростов-Товарный по прямому железнодорожному варианту через пограничный переход Забайкальск, рассмотрим вариант доставки до станции Ворсино с последующей перестановкой на авто машину с полуприцепом и про калькулируем отгрузку по интермодальной схеме через порт Дальнего востока с перестановкой на ж/д транспорт. Для расчетов используем формулу 1.

$$C_1^{ж/д} = (T_1^{ж/д} + T_2^{ж/д}) \cdot Q, \quad (1)$$

где  $T_1^{ж/д}$  – железнодорожный тариф за перевозку 1 высокого сорокафутового контейнера по маршруту Циндао - Забайкальск, долл. США/контейнер;

$T_2^{ж/д}$  – железнодорожный тариф за перевозку 1 высокого сорокафутового контейнера по маршруту Забайкальск – Ростов-Товарный, долл. США/контейнер;

Далее рассчитаем расходы по доставке контейнеров морем из порта Циндао в порт Восточный по формуле 3:

$$C^{море} = T^{море} \cdot Q + ((T_{прр}^{море} \cdot Q) \cdot 2) + ((N_b \cdot Q) + (N_t \cdot Q)), \quad (3)$$

где  $T^{море}$  – морской линейный тариф за доставку 1 контейнера по маршруту Циндао – п. Восточный, долл. США/контейнер;

$T_{прр}^{море}$  – тариф за погрузо-разгрузочные работы в порте отправления и назначения;

$N_b$  – бункерная надбавка линии SINOKOR, долл. США/контейнер;

$N_t$  – топливная надбавка линии SINOKOR, долл. США/контейнер.

Расходы по доставке контейнеров морским транспортом из порта Циндао в порт Восточный равны:

$$C^{море} = 8500 \cdot 5 + ((550 \cdot 5) \cdot 2) + ((350 \cdot 5) + (400 \cdot 5)) = 51\,750 \text{ долл. США.}$$

Также рассчитаем расходы по перевозке контейнера по железной дороге от порта Восточный до станции Ростов-Товарный по формуле 4:

$$C_2^{ж/д} = T_3^{ж/д} \cdot Q + T_{прр}^{ж/д} \cdot Q, \quad (4)$$

где  $T_3^{ж/д}$  – железнодорожный тариф за перевозку 1 контейнера по маршруту п. Восточный – Ростов-Товарный, долл. США/контейнер;

Расходы по перевозке контейнера по железной дороге от порта Восточный до станции Ростов-Товарный равны:

$Q$  – количество контейнеров, штук;

Расходы по доставке контейнеров ж/д транспортом по маршруту Циндао – Забайкальск – Ростов-Товарный равны:

$$C_1^{ж/д} = (6600 + 4400) \cdot 5 = 55\,000 \text{ долл. США}$$

Далее рассчитаем итоговые расходы по доставке импортного груза прямым железнодорожным вариантом с учетом погрузо-разгрузочных работ на станциях отправления и назначения соответственно по формуле 2:

$$C_{общ}^{ж/д} = (C^{ж/д} + ((T_{прр}^{ж/д} \cdot Q) \cdot 2)) \cdot V, \quad (2)$$

где  $T_{прр}^{ж/д}$  – стоимость погрузо-разгрузочных работ на железнодорожной станции.

$V$  – курс доллара США.

Общие расходы по доставке контейнеров прямым ж/д вариантом по маршруту Циндао – Забайкальск – Ростов-Товарный составят:

$$C_{общ}^{ж/д} = (55\,000 + (350 \cdot 5) \cdot 2) \cdot 70 = 4\,095\,000 \text{ руб.}$$

$$C_2^{ж/д} = 5500 \cdot 5 + 350 \cdot 5 = 29\,250 \text{ долл. США.}$$

Общие расходы по интермодальной перевозке контейнера из Циндао в Ростов-на-Дону через порт Восточный, с использованием морского транспорта и железнодорожного рассчитываются по формуле 5:

$$C_{\text{общ}}^{\text{море+ж/д}} = (C^{\text{море}} + C_2^{ж/д}) \cdot V, \quad (5)$$

где  $V$  – курс доллара США к рублю.

Общие расходы по интермодальной перевозке контейнера из Циндао в Ростов-на-Дону через порт Восточный, с использованием морского транспорта и железнодорожного рассчитываются равны:

$$C_{\text{общ}}^{\text{море+ж/д}} = (51\,750 + 29\,250) \cdot 70 = 5\,670\,000 \text{ руб.}$$

Также рассчитаем и третий вариант поставки компонентов ВЭУ из Китая в Российскую Федерацию. Воспользовавшись расчетами выше, распишем стоимость перевозки контейнеров на первом плече перевозки – Циндао – Забайкальск:

$$C_3^{ж/д} = T_1^{ж/д} \cdot Q, \quad (6)$$

где  $T_1^{ж/д}$  - железнодорожный тариф за перевозку 1 высокого сорокафутового контейнера по маршруту Циндао - Забайкальск, долл. США/контейнер;

$Q$  - количество контейнеров, штук;

Расходы по доставке контейнеров ж/д транспортом по маршруту Циндао – Забайкальск равны:

$$C_3^{ж/д} = 6600 \cdot 5 = 33\,000 \text{ долл. США}$$

Далее рассчитаем расходы по автодоставке продукции, прошедшей таможенную очистку на станции назначения, от Ворсино до Ростова-на-Дону:

$$C_1^{\text{авто}} = T_1^{\text{авто}} \cdot Q, \quad (7)$$

где  $T_1^{\text{авто}}$  – автомобильный тариф за перевозку 1 контейнера по маршруту Ворсино – Ростов-на-Дону, долл. США/контейнер.

Расходы по доставке контейнеров автомобильным транспортом равны:

$$C_1^{\text{авто}} = 2100 \cdot 5 = 10\,500 \text{ долл. США.}$$

Как итог, рассчитаем общие расходы по перевозке товара по маршруту Циндао – Забайкальск – Ворсино – Ростов-Товарный по формуле 8:

$$K_{\text{общ}}^{ж/д} = (C_3^{ж/д} + C_1^{\text{авто}} + (C_4^{ж/д} \cdot Q) + ((T_{\text{прп}}^{ж/д} \cdot Q) \cdot 2)) \cdot V, \quad (8)$$

где  $C_4^{ж/д}$  – тариф за железнодорожную перевозку по маршруту Забайкальск – Ворсино, долл. США/контейнер.

$$K_{\text{общ}}^{ж/д} = (33\,000 + 10\,500 + (2400 \cdot 5) + ((350 \cdot 5) \cdot 2)) \cdot 70 = 4\,130\,000 \text{ руб.}$$

**Заключение.** Значения стоимости перевозки контейнеров, полученные в ходе вычислений, сведем в таблицу 6.

Таблица 6 – Таблица стоимости перевозки контейнеров по трем маршрутам

Вариант поставки	Направление международной перевозки	Направление перевозки внутри страны покупателя	Вид транспорта	Стоимость доставки, руб.
1	Циндао – Забайкальск	Забайкальск – Ворсино – Ростов-Товарный	Железнодорожный с перестановкой на автомобильный	4 130 000
2	Циндао – п.Восточный	п. Восточный – Ростов-Товарный	Железнодорожный	5 670 000
3	Циндао – Забайкальск	Забайкальск – Ростов-Товарный	Железнодорожный	4 095 000

Данные таблицы 6 показывают, что экономически выгодным способом перевозки контейнеров является прямой железнодорожный вариант через пограничную станцию Забайкальск, с последующей доставкой товара напрямую в Ростов-на-Дону, его стоимость составила 4 095 000 рублей, что на 38% ниже стоимости перевозки через порт Дальнего востока и на 1% ниже ставки за

интермодальную перевозку с перевалкой на железнодорожном узле.

Подводя итог проведенному исследованию, можно сделать вывод о том, что многочисленные требования грузовладельцев, стремительно возрастающий уровень конкуренции, а также влияние внешней среды (санкционное давление) вынуждают компании транспортной от-

расли прибегать к поиску современных путей решения возникающих проблем для привлечения и удержания клиентов. На фоне закрытия воздушного пространства рядом стран авиационное сообщение заметно сократилось, но возможности для перевозки грузов наземным транспортом не увеличились. Кроме того, с российского рынка ушли многие морские контейнерные перевозчики. Это дополнительно увеличило нагрузку на оставшихся участников рынка: возможностей стало меньше, а сроки доставки выросли.

Неизбежным следствием всего вышеперечисленного стало повышение цен на услуги логистических и транспортных компаний, которое началось ещё в пандемию. Если до пандемии фрахт морского контейнера из Шанхая во Владивосток стоил 800-850 долларов, на пике пандемии - до 8 тыс. долларов, то в настоящее время - около 4,5 тыс. долларов [8].

Автомобильные перевозки тоже подорожали: фрахт машины в 2019 году на российско-китайскую перевозку из Суйфэньхэ во Владивосток стоил 50-70 тыс. рублей, а сегодня обойдётся уже в 500 тыс. рублей.

Таким образом, на сегодняшний день, одной из основных задач транспортно-экспедиционных и логистических компаний является сокращение транспортных издержек, закладываемых в стоимость товара, путем рационализации и выбора наиболее оптимального маршрута транспортировки товара от грузоотправителя к грузополучателю, а также вида транспорта, что подтверждает актуальность предложенных схем поставок контейнерных грузов из Китая в Россию.

#### Литература

1. Зайцев А.А. Исследование подходов к формированию стратегий инновационного развития транспортных компаний / А.А. Зайцев, Я.В. Соловова // Ученые записки Международного банковского института. – 2018. – № 4(26). – С. 32-44.
2. Королева Е.А. Организация международных транспортных систем: учебник / под общей ред. д-ра экон. наук Е.А. Королевой. – СПб.: Арт-Экспресс, 2018.
3. Китай снял ограничения на прием грузов по железной дороге / [Электрон. ресурс] // РБК Компании. URL: <https://www.rbc.ru/business/15/01/2022/61e1d59f9a7947c44732f370> (дата обращения 10.06.2022 г.).
4. Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах" (утв. МПС РФ 27.05.2003 N ЦМ-943) (с изм. от 23.10.2017) / [Электрон. ресурс] // Консультант Плюс. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_68221/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_68221/) (дата обращения 14.06.2022 г.).
5. Условие поставки CY CY / [Электрон. ресурс] // Global Freight Solutions. URL: [https://www.globalfs.ru/news/2015/08/01/news\\_123.html](https://www.globalfs.ru/news/2015/08/01/news_123.html) (дата обращения 18.06.2022 г.).
6. Головань, Т.В., Мурадов Д.Х. Оценка эффективности рейса судна с учетом величины расходов судовладельца при рейсовом фрахтовании // Эксплуатация морского транспорта. – 2022. – №2 (103). – С. 32-38.
7. Крупнейший контейнерный морской перевозчик / [Электрон. ресурс] // ООО «СИНКОР РУС». URL: <https://sinokorline.ru/> (дата обращения 18.06.2022 г.).
8. Новые проблемы в логистике и пути их решения / [Электрон. ресурс] // Retail Loyalty. URL: <https://retail-loyalty.org/expert-forum/novye-problemy-v-logistike-i-puti-ikh-resheniya/> (дата обращения 24.06.2022 г.).

#### References

1. Zaitsev, A.A. Research of approaches to the formation of strategies for innovative development of transport companies / A.A. Zaitsev, Ya.V. Sokolova // Scientific notes of the International Banking Institute. - 2018. - № 4(26). - Pp. 32-44.
2. Koroleva, E.A. Organization of international transport systems: textbook / Under the general editorship of Dr. E.A. Koroleva, Doctor of Economics. – St. Petersburg: Art-Express Publishing House, 2018.
3. China lifted restrictions on receiving goods by rail / [Electron. resource] // RBC of the Company. URL: <https://www.rbc.ru/business/15/01/2022/61e1d59f9a7947c44732f370> (accessed 10.06.2022).
4. Technical conditions for the placement and fastening of goods in wagons and containers" (approved by the Ministry of Transport of the Russian Federation on 27.05.2003 N CM-943) (with amendments. from 23.10.2017) / [Electron. resource] // Consultant Plus. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_68221/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_68221/) (accessed 14.06.2022).
5. Delivery condition CY CY / [Electron. resource] // Global Freight Solutions. URL: [https://www.globalfs.ru/news/2015/08/01/news\\_123.html](https://www.globalfs.ru/news/2015/08/01/news_123.html) (accessed 18.06.2022).
6. Golovan, T.V., Muradov D.H. Evaluation of the efficiency of the ship's voyage, taking into account the amount of the shipowner's expenses during voyage chartering. – Operation of sea transport, 2022. - №2 (103). – Pp. 32-38.
7. The largest container sea carrier / [Electron. resource] // SINOKOR RUS LLC. URL: <https://sinokorline.ru/> (accessed 18.06.2022).
8. New problems in logistics and ways to solve them / [Electron. resource] // Retail Loyalty. URL: <https://retail-loyalty.org/expert-forum/novye-problemy-v-logistike-i-puti-ikh-resheniya/> (accessed 06/24/2022).