РАЗДЕЛ X. ЛОГИСТИКА

Сафронова Ю.А.

Исследование процедуры экспорта груза из России в SOC контейнерах на судах морских линий*Санкт-Петербургский государственный экономический университет
(Россия, Санкт-Петербург)*

doi: 10.18411/lj-07-2020-39

idsp: ljjournal-07-2020-39

Аннотация

В ходе исследования были рассмотрены критерии выбора типа собственности контейнеров, требования к качеству контейнеров, приобретаемых для осуществления морского фрахта на судах морских линий, необходимый пакет документов для принятия контейнеров к перевозке и для таможенного оформления контейнеров по процедуре экспорта. В работе рассмотрены дополнительные затраты, в том числе временные, часто не учитываемые при планировании данного вида перевозок.

Ключевые слова: морской фрахт, линейное судоходство, контейнерные перевозки, экспедирование

Abstract

The study highlighted criteria for choosing between Carrier and Shipper Owned Containers, quality requirements for containers acquired for sea freight on liner ships, required package of documents for accepting the Shipper Owned Containers by liner shipping services and export customs clearance. The paper examined extra costs, including time costs, which are usually not being taken into account by planning this type of shipment.

Keywords: Shipper Owned Container (SOC), sea freight, liner shipping services, freight forwarding

Морские контейнерные перевозки на судах морских линий осуществляются как в контейнерах, находящихся в собственности перевозчиков, более известные как Carrier Owned Containers (COC), так и в контейнерах, принадлежащих отправителю, получателю или третьему лицу, сдающему контейнеры в аренду, которые обобщено называют термином Shipper Owned Containers (SOC).

Определим критерии выбора типа собственности контейнера. Критерии и соответствующий предпочтительный тип контейнера, представлены в таблице 1.

*Таблица 1.**Критерии выбора типа собственности контейнеров*

Критерий	СООС контейнер	SOC контейнер
Тип груза и необходимого оборудования	Стандартное оборудование (сухие контейнеры), отличающееся высоким спросом и предложением, высоким периодом свободного использования	Нестандартное оборудование, редкое, с низким сроком бесплатного использования (демереджем и детеншеном) или полностью отсутствующее во владении морских линий (например, танк-контейнеры)
Расстояние от терминала забора порожнего до места затарки и от места растарки до терминала сдачи контейнера	Небольшое расстояние между пунктами	Большое расстояние между пунктами, предполагающее не только высокие расходы на транспортировку, в том числе порожнего контейнера, но и возникновение платы за использование контейнера
Техническая возможность перетарки	Существует возможность перетарки груза на складе	Отсутствие возможности; необходимость подачи контейнера под

груза из тента в контейнер или из контейнера в тент	вблизи терминала забора или сдачи контейнера	затарку и доставку по получателю в контейнере
Стоимость груза	Высокая стоимость груза, необходимость сохранность пломбы на всем пути	Невысокая стоимость груза
Стоимость фрахта SOC контейнеров	Значительно выше стоимости фрахта СОС контейнеров	Ниже и незначительно выше фрахта СОС контейнеров

Перевозка собственных контейнеров сопровождается последующим их использованием в перевозках в обратных направлениях, сдачей в аренду или продажей в месте назначения.

В SOC контейнерах часто отправляются жидкие грузы, в таком оборудовании как танк-контейнеры. Так, танк-контейнеры часто являются объектами аренды, а сами арендодатели предлагают услуги экспедирования своим клиентам по конкурентоспособным ценам. Следовательно, можно заключить, что сдача в аренду SOC контейнеров и их экспедирование является нишевым бизнесом, и экспедиторские компании, не специализирующиеся на данном сервисе, сталкиваются с данным видом перевозок достаточно редко.

Перевозка груза в SOC контейнерах сопровождается рядом трудностей и дополнительных необходимых операций, по сравнению с отправкой в СОС контейнерах. Актуальность работы определяется дефицитом работ и информации в открытых источниках, позволяющим специалистам различного уровня и различных профессий достаточно быстро определить для себя необходимость использования собственных контейнеров или спектр задач, предстоящих выполнить для осуществления данного вида перевозки.

Акцент в данной работе уделяется именно покупным SOC контейнерам, отправляемых на экспорт с передачей права собственности получателю груза.

На первом этапе отправителю груза или экспедитору в России предстоит выбрать поставщика контейнеров, с которым у компании-покупателя должен быть заключен договор купли-продажи. Контейнеры должны быть пригодными для морской перевозки, соответствовать стандартам ISO, иметь действующие таблички КБК (CSC approval number) и КТК (CCC approval number). Кроме указанных номеров, таблички должны содержать в обязательном порядке информацию о производителе контейнера и стране производства, дате производства, идентификационный номер контейнера, весовые характеристики контейнера. Информация на табличках должна быть читаемой. На самих контейнерах должны быть нанесены номер контейнера и тип контейнера согласно стандартам ISO со всех сторон, максимально допустимый вес контейнера, вес самой тары и максимально допустимый вес загрузки контейнера (payload), внутренняя вместимость контейнера в кубических метрах. Дата производства и срок использования контейнера не являются значимым критерием для выбора контейнера среди прочих, если контейнер находится в надлежащем состоянии.

Вторым этапом является проведение освидетельствования контейнера, если на момент перевозки истек срок предыдущего сертификата или морская линия усомнилась в его подлинности, а также если нет действующего сертификата. Акт освидетельствования грузовых контейнеров (Report on survey of freight containers) является подтверждением, предъявляемым в линию, что контейнеры освидетельствованы в соответствии с требованиями Международной конвенции по безопасным контейнерам и пригодны для морской перевозки.

Акт освидетельствования может быть выдан Российским Морским Регистром (RMP), либо компанией, имеющей свидетельство о признании от RMP, либо национальным классификационным обществом других стран. Освидетельствование

производится в порядке осмотра контейнера инженером-инспектором, после которого выдается акт, если контейнер признается инспектором пригодным к перевозке.

Готовый акт и заполненная отправителем или экспедитором форма на SOC контейнеры (SOC request form) направляются в линию для подтверждения линии возможности приемки контейнеров к перевозке.

Следующий этап – таможенное оформление контейнеров. Контейнеры в случае их продажи за границу с передачей собственности получателю груза (или его экспедитору) являются товаром, который подлежит декларированию (процедура ЭК10). Таможенные платежи по товару отсутствуют. В случае недеklarирования на отправителя может быть возложена ответственность по статье 16.2 КоАП РФ «Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров».

Для оформления экспорта необходим внешнеторговый договор купли-продажи контейнеров. В случае, если контейнеры покупает и продает вместе с основным товаром отправитель, то данный товар указывается в договоре и инвойсе. Если отправителем и декларантом контейнеров является экспедитор, то подписывается дополнительный договор купли-продажи между экспедитором в России и экспедитором со стороны получателя или непосредственно с получателем груза. В спецификации к договору должны быть указаны все технические характеристики контейнеров. Также в последнем случае может быть достаточно оформления договора на логистические услуги, если в нем будет указано, что контейнеры подлежат продаже.

Для таможенного оформления, кроме договора купли-продажи, требуется:

- инвойс на контейнеры;
- полная информация о контейнерах, содержащаяся на табличках;
- подтверждение того, что контейнеры не являются металлоломом, то есть являются пригодными к эксплуатации по своему прямому назначению. Для подтверждения пригодности может быть использован акт освидетельствования;
- документы, подтверждающие право владения товаром – договор приобретения, счет на контейнеры, подтверждение оплаты по счету;
- транспортные документы (транспортная накладная, акт приемки, поручения на отгрузку), в случае оформления груза в порту отправления;
- другие документы, в зависимости от условий поставки. С точки зрения таможенного оформления наиболее предпочтительные условия поставки FOB.

При выпуске поручения на отгрузку в порту требуется указывать контейнеры как отдельный товар в случае, если отправитель и получатель на груз и контейнеры по ДТ совпадают, и составлять отдельное поручение на контейнеры в обратном случае. В коносаменте обязательно делаются пометки о том, что контейнеры принадлежат получателю.

Таким образом, обращаясь к морской перевозке в SOC контейнерах, необходимо учитывать дополнительные денежные и временные затраты, связанные с покупкой и оформлением контейнеров, помимо стоимости самих контейнеров. Оформление акта освидетельствования на один контейнер в среднем стоит 5 000 рублей, включая стоимость выставления контейнера на терминале для осмотра и считывания информации. Экспортное оформление одного контейнера в составе услуг экспедитора стоит порядка 14 000 рублей и 2 000 рублей за каждый последующий в декларации.

Однако при планировании данного вида перевозки необходимо уделять особое внимание фактору времени. Выбор поставщиков контейнеров, согласование цен на контейнеры с поставщиками и покупателями, получение акта освидетельствования, согласование акта в линии и подготовка к таможенному оформлению может занять как

минимум одну неделю, а при несоответствующем качестве выбранных контейнеров гораздо больше.

Таким образом, в работе были рассмотрены требования к перевозке SOC контейнеров в экспорте при продаже контейнеров за границу и соответствующем переходе права собственности, поэтапно изучены элементы процедуры экспорта. Главным результатом работы является обобщение знаний в области перевозок грузов морским транспортом и документального сопровождения международных грузоперевозок с целью формирования источника, предоставляющего возможность оценить затраты для заказчика перевозки в SOC контейнерах и определить стоимость и порядок работ, для стороны, осуществляющей транспортную экспедицию.

1. Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК/CSC) [Заключена в г. Женеве 02.12.1972] // Юридический интернет-портал ЗонаЗакона.RU. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.zonazakona.ru/law/abro/343/>, свободный.
2. Техническое наблюдение за контейнерами // Российский Морской Регистр судоходства. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rs-class.org/services/technical-supervision/>, свободный.
3. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года // Кодекс. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901765798>, свободный.

Сафронова Ю.А.

**Методический инструментарий управления функцией транспортировки
мелкопартионных отправок в распределительной системе торгового предприятия**

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет
(Россия, Санкт-Петербург)*

doi: 10.18411/lj-07-2020-40

idsp: lj-07-2020-40

Аннотация

В работе исследованы основные проблемы маршрутизации собственных транспортных средств при выполнении внутригородских перевозок мелкопартионных отправок на примере Торгово-промышленной группы «Диета-18». В ходе исследования были разработаны алгоритм решения задачи маршрутизации и методы управления транспортировкой с целью сокращения общего времени работы транспортных средств.

Ключевые слова: транспортировка, последняя миля, маршрутизация

Abstract

The article explores the main problems of routing own vehicles within city limits transporting small-scale parcels, using the example of Corporate group “Diet-18”. As a result of the study, there were developed an algorithm for solving the vehicle routing problem and transportation management methods in order to reduce total working time of vehicles.

Keywords: transportation, last mile, vehicle routing problem

В настоящее время наблюдается рост количества предприятий в сфере обращения, а роль торговых предприятий в цепочке создания ценности для потребителя увеличивается. Логистический подход становится все более актуальным, как включающий в себя ориентацию на снижение издержек и повышение качества обслуживания.

Управление функцией транспортировки «последней мили» является одной из главных и трудоёмких оптимизационных задач транспортной логистики. Управление маршрутизацией транспортных средств, как элемент управления функцией