

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/115261>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Логистика

Введение 3

1 Анализ транспортно-технологических схем доставки грузов в международном сообщении из Шанхая в Москву 6

1.1 Анализ существующих грузопотоков между РФ и КНР 6

1.2 Характеристика перевозимого груза 21

1.3 Транспортно-технологические схемы доставки грузов из Шанхая в Москву 29

2 Транспортно-логистические цепочки поставок груза 40

2.1 Доставка груза с применением контейнеров 40

2.2 Доставка груза с применением Мафи трейлеров 53

2.3 Особенности перевозки экскаватора автомобилем 58

2.4 Перевозка экскаваторов железнодорожным транспортом 61

3 Технико-экономическое обоснование транспортно-логистических цепочек поставок груза по маршруту Шанхай - Москва 64

3.1 Расчет стоимости перевозки и транзитного времени с применением контейнеров 64

3.1.1 Маршрут Шанхай - Москва через порт Санкт-Петербург 64

3.1.2 Маршрут Шанхай - Москва через порт Владивосток 71

3.1.3 Маршрут Шанхай - Москва через порт Новороссийск 77

3.2 Расчет стоимости перевозки и транзитного времени с применением Мафи трейлеров 84

3.2.1 Маршрут Шанхай - Москва через порт Санкт-Петербург 84

3.2.2 Маршрут Шанхай - Москва через порт Владивосток 87

3.2.3 Маршрут Шанхай - Москва через порт Новороссийск 90

2

3.3 Сравнение результатов технико-экономического обоснования 92

Заключение 98

Список литературы 99

Введение

На сегодняшний период времени в условиях стремительно формирующегося процесса глобализации экономики существенную значимость принимают проблемы транспортной логистики. Это обуславливается тем, что формируются торговые отношения со всеми лидирующими странами мира, и это потребует налаженной, идеально функционирующей транспортной системы отнюдь не только в данных странах, но и среди них. Для Российской Федерации это приобретает существенную значимость, так как очень важно усовершенствовать транспортную систему, которая бы соответствовала современным условиям.

Актуальность данной работы обусловлена, с одной стороны значительным вниманием к теме «Совершенствование транспортной логистики» в нынешней научной практике, с другой стороны, ее недостаточной теоретической и методологической разработанностью. Анализ задач, которые связаны с представленной тематикой, носит и теоретическую, и практическую значимость.

Рыночные взаимоотношения предъявляют жесткие транспортные требования к ускорению сроков доставки грузов и пассажиров при минимизации транспортных издержек. Между производителем груза и его потребителем возникает сложная концепция транспортных отношений, гарантирующая высокий уровень качества транспортных услуг для грузовладельцев. В транспортной системе между видами транспорта как элементами системы существуют промышленные, финансовые, технологические и организационно-управленческие связи, обмен информацией и потоками пассажиров и грузов. Транспорт — это система, сущностью которой заключается в соединении времени и пространства для обеспечения своевременной и безопасной доставки товара покупателям по наименьшей стоимости с учетом возникающих нарушений (несвоевременность исполнения погрузочно-разгрузочных работ, задержка в дороге и

т.п.)

Совершенствование транспортной техники и транспортных технологий является главным направлением повышения производительности труда на транспорте и основная причина повышения экологичности и безопасности транспортных процессов.

Сейчас ведётся высокоинтенсивный поиск методов гармоничного формирования транспорта. Он входит в каждую область нашей жизни. Со всех точек зрения – финансовой, политической, военной. В отсутствие транспорта вы никак не можете содержать крупную корпорацию или небольшой торговый центр. Чем труднее становится наша жизнедеятельность, тем больше мы нуждаемся в услугах транспорта. По своей сути транспортные операции как начинают, так и завершают процесс осуществления внешнеторговой сделки, затраты на перевозку продукта напрямую предусматриваются и включаются в стоимость товара либо проявляются в ней в

3

косвенном виде. Чем существеннее номенклатура грузов, чем обширнее география распределения и чем больше число потребителей, тем труднее осуществить целостный технологический процесс доставки продукта потребителям. Усложняются процедуры планирования подбора транспортных средств, маршрутов, учёта, анализа и контроля. Сегодня важны проблемы увеличения объёмов транспортировок, увеличение финансовой эффективности деятельности многих отечественных грузовых экспедиторов и перевозчиков. И не только лишь на внутренних линиях. Как гласит зарубежный опыт, высококачественного «скачка» в транспортной сфере, возможно, достичь только за счёт применения новейших технологий обеспечения процессов транспортировок, отвечающих нынешним условиям и значительным международным стандартам, а также, за счёт развития основ логистики и логистического мышления. Транспортная логистика как новая методология организации целесообразных грузопотоков и оптимизации дает возможность гарантировать увеличение эффективности таких потоков, сокращение непроизводительных издержек и расходов, а транспортникам – быть современными, по максимуму соответствовать запросам всё более требовательных клиентов и рынка.

1 Анализ транспортно-технологических схем доставки грузов в международном сообщении из Шанхая в Москву

1.1 Анализ современных грузопотоков между Россией и Китаем

По данным таможенной статистики в январе-феврале 2019 года внешнеторговый оборот России [1] составил 83,9 млрд. долларов США и в отличие от 2018 года снизился на 28,9%.

Сальдо торгового баланса сложилось положительное в размере 31,9 млрд. долларов США, это на 2,0 млрд. долларов США меньше, чем в январе-феврале 2018 года.

Российский экспорт [2] в январе-феврале 2019 года составил 57,9 млрд. долларов США, а по сравнению с январем-февралем 2018 года он снизился на 23,8%.

Основу российского экспорта в январе-феврале 2019 года в страны дальнего зарубежья составили топливно-энергетические товары, удельный вес которых в товарной структуре экспорта в эти страны составил 69,7% (в январе-феврале 2018 года – 75,7%).

В январе-феврале 2019 года по сравнению с январем-февралем 2018 года стоимостный объем топливно-энергетических товаров снизился на 28,2%, а физический возрос – на 21,2%. Среди товаров топливно-энергетического комплекса возросли физические объемы экспорта нефти

4

сырой на 19,3%, электроэнергии – на 56,4%, нефтепродуктов – на 51,3%, в том числе: бензина автомобильного – на 43,6%, дизельного топлива – на 66,1%, топлив жидких – на 54,3%. При этом снизились физические объемы экспорта газа природного на 28,1%, угля каменного – на 8,8%.

Общая стоимость экспорта в страны дальнего зарубежья составляет доля изделий и металлов из них в январе-феврале 2019 года 9,7% (а в январе-феврале 2018 года – 7,0%). Затраты и физический объем экспорта товаров, которые указаны увеличились по сравнению с январем-февралем 2018 года на 7,1% и 14,1% следовательно. Физический объем экспорта изделий и черных металлов из них возросли на 10,7%, в том числе: полуфабрикатов из нелегированной стали и железа – на 17,2%, чугуна – на 9,0%. Кроме того снизились и физические объемы экспорта проката плоского из нелегированной стали и железа – на 10,5%, ферросплавов на 12,6%,.

Доля экспорта оборудования и машин в январе-феврале 2019 года составила 4,5% (в январевфеврале 2018 года – 2,6%). Стоимостный объем экспорта этой товарной группы в отличие от

января-февраля предыдущего года вырос на 33,6%, в том числе: механического оборудования – на 86,5%, электрического оборудования – на 40,1%, средств наземного транспорта (за исключением железнодорожного) – на 22,9%.

Часть экспорта сырья и продовольственного товара для их производства в структуре товарного экспорта в январе-феврале 2019 года ставка составила 3,3% (в указанном периоде 2018 года – 2,5%). В отличие от января-февраля 2018 года объемы затрат этих поставок выросли на 2,3%, физические объемы – на 26,9%.

Главными торговыми партнерами России в январе-феврале 2019 года среди стран дальнего зарубежья были: Китай, товарооборот составляет 9,8 млрд.долларов США (71,2% к январю-февралю 2018 года), Польша – 2,1 млрд.долл. США (51,1%), Германия – 6,6 млрд.долл.США (64,7%), Нидерланды – 7,1 млрд.долл. США (69,3%), Италия – 5,8 млрд.долл.США (79,0%), Япония – 4,0 млрд.долл.США (116,7%), США – 3,2 млрд.долл.США (93,6%), Турция – 4,6 млрд. долл. США (91,2%), Республика Корея – 2,7 млрд.долл. США (67,8%), Финляндия – 1,8 млрд.долл.США (70,4%). В табл. 1 приведены данные по экспорту-импорту продукции между РФ и КНР за отчетный период 2018 и 2019 годов.

Таблица 1 – Внешнеторговая деятельность РФ и КНР в первом квартале 2018-2019 г.г.

Январь – март

2018 г. Доля в обороте, % Январь – март

2019 г. Доля в обороте, % ТЕМПЫ РОСТА, %

ОБОРОТ ЭКСПОРТ ИМПОРТ ОБОРОТ ЭКСПОРТ ИМПОРТ

ОБОРОТ ЭКСПОРТ ИМПОРТ

21392,0 9371,4 12020,7 11,3 15257,2 6768,4 8488,8 11,6 71,3 72,2
70,6

5

В данной работе рассматриваются негабаритные грузы, которые, в основном, можно отнести к машиностроительному комплексу. Поэтому, нами был исследован грузопоток машиностроительного комплекса между КНР и РФ. Данные по импорту продукции за 2017-2018 г.г. приведены в табл. 2.

Таблица 2 – Импорт машиностроительной продукции КНР в РФ за 2017-2018 г.г.

Код ТН ВЭД ТС Наименование товараСтоимость, тыс. долл.

2017 2018

84 Котлы, реакторы ядерные, механические устройства и оборудование; их части

10906444 10108296

85 Электрические машины и оборудование, их части 10758476 12408668

86 Железнодорожные локомотивы или моторные вагоны трамвая, подвижной состав и их части 111324 79372

87 Средства наземного транспорта, за исключением трамвайного подвижного состава либо железнодорожного 2258936 2378888

89 Лодки, суда и т.д. 75472 79752

90 Оптические аппараты и инструменты, измерительные, прецизионные, фотографические, контрольные, кинематографические, хирургические либо медицинские; их принадлежности и части 927620 924780

Как видим из вышеприведенной таблицы, импорт продукции КНР занимает значительный сегмент рынка РФ. В основном сохраняется тенденция к сохранению объемов импортной машиностроительной продукции на рынке РФ.

Для исследования рынка мирового контейнерооборота необходимо изучить способы транспортировки товаров в мировой торговле. Необходимо это сделать для того, чтобы затем выделить долю рынка контейнерных перевозок в общей массе мировых перевозок товаров в структуре мировой торговли.

Международная торговля характеризуется, главными операциями по движению товара импортом, экспортом, реимпортом и реэкспортом. Однако, важнейших из них – это импорт – покупка товара и иностранных контрагентов, а также ввоз товара из-за границы, и экспорт – т.е. продажа товара иностранным контрагентам с последующим вывозом товара за границу.

Многие из ведущих стран по мировому импорту и экспорту производят свои внешнеторговые операции со странами, располагающиеся на других континентах. Следовательно, назревает

вопрос, - каким образом можно осуществить доставку товара от производителя до потребителя? Для выбора способа доставки товара необходимо учитывать множество факторов, определяющих конечную возможность доставки товара. Первый фактор - географическое положение страны

6
импортера и страны экспортера. Большая часть из них располагается на разных континентах, связывающие воды мирового океана. Таим образом, большинство мирового грузооборота происходит через морской транспорт. Однако процесс транспортировки не заканчивается на доставке груза в порт назначения, затем товар должен быть доставлен месту потребления. Теперь надо использовать другие виды транспорта, наземные.

К видам наземного транспорта относят железнодорожный и автомобильный. Первый используют для перевозки грузов на дальние расстояния и большими партиями. Отправки по железной дороге имеют высокую регулярность, это позволяет грузу не задерживаться на перегрузочных пунктах. Однако есть и недостатки, к примеру, недостаточно высокая сохранность грузов, а также низкая доступность к конечным точкам доставки груза.

Для перевозки груза небольшими партиями и на небольшие расстояния используется автомобильный транспорт, который позволяет осуществить доставку груза быстро и обеспечить высокую сохранность груза.

Иногда возникает необходимость в использовании воздушного транспорта. Он обеспечивает высокую сохранность груза и имеет самую высокую скорость доставки. Однако воздушный транспорт считается самым дорогостоящим. Он не может обеспечить достаточно большой объем перевозок.

При выборе вида транспорта, который необходим для перевозки, следует учитывать провозные возможности и мощность, пространственную доступность транспорта и техникоэксплуатационные характеристики. Главными условиями выбора считается обеспечение сохранности груза, соблюдение стандартов и качества перевозочного процесса и международных экологических требований.

Виды транспорта, которые упомянуты выше, используются во многих международных перевозках груза. Как правило, груз отправляется от склада получателя до порта отправки средствами железнодорожного транспорта либо автомобильного. От порта назначения до склада получателя в стране импортера груз перевозится железнодорожным транспортом или автомобильным. Выбор транспорта при этом зависит от поставленной логистической задачи и часто основывается на пожеланиях конечного получателя. Эта задача не может быть решена без сравнения логистических характеристик всех видов транспорта.

Выделяют шесть главных факторов, которые влияют на выбор вида транспорта:

- 1) Стоимость перевозки
- 2) Частота отправок
- 3) Надежность соблюдения графика доставки
- 4) Способность доставить груз в любую точку территории
- 5) Способность перевозить разные грузы
- 6) Время доставки

7

Выбирая транспортное средство, в первую очередь учитывайте: сроки доставки, стоимость доставки и надежность в соответствии с графиком доставки.

Из вышеупомянутого можно понять структуру международных перевозок по видам транспортом. Большая часть всех перевозок происходит средствами морского транспорта. Далее идет автомобильный транспорт, который более мобилен чем железнодорожный. За автомобильным транспортом следует железнодорожный. И совсем небольшое количество от мировых перевозок занимает воздушный транспорт и прочие виды транспорта, такие как трубопровод. Ниже представлен рисунок структуры международных перевозок по видам транспорта в процентном соотношении.

Морской транспорт считается маленьким звеном в транспортно-логистической цепочке доставки продукта от производителя до получателя. Для понимания структуры морского транспорта и его роли в перевозке грузов, надо рассмотреть всю структуру транспортно-технологического процесса перевозки груза.

Во-первых, без наличия торговой сделки не может быть совершена любая перевозка на

международном уровне. Торговая сделка - соглашение между двумя сторонами, согласно которому один из партнеров (продавец) обязуется к установленному времени доставить конкретное количество товара, а вторая сторона (покупатель) обязуется оплатить оговоренную цену этого товара. В данный момент стороны заключают договор международной купли-продажи товаров, содержание характеризуется тремя особенностями:

- 1) Фиксация валюты платежа и валюты цены товара
- 2) где и согласно законодательству, какой страны будут регулироваться споры между сторонами
- 3) определение обязанностей каждой стороны по таможенному оформлению груза и оплате таможенных пошлин и сборов

После заключения международного договора купли-продажи сторонам необходимо установить основу для поставки товаров. Международная торговля имеет правила инкотермс, они регулируют стоимость доставки между продавцом и покупателем, момент перехода с продавца на покупателя рисков повреждения, случайной гибели груза либо утраты, а также обязанности продавца по поставке товаров.

После заключения договора международной купли-продажи и определения базиса поставки составляется ТТС перевозки товара. ТТС - это комплекс взаимосвязанных и согласованных экономических, технических,

1. Виленский П. Л., Лившиц В. Н., Смоляк С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов. Теория и практика: Учеб.-практ. пособие. - М.: Дело, 2001. - 832 с.

8

2. Волгин В.В. Логистика приёма и отгрузки товаров. - М.: ИТК «Дашков и К», 2008.

3. Гаджинский А.М. Современный склад. Организация, технологии, управление и логистика. Учебно - практическое пособие - М.: Проспект, 2005.

4. Голубков В.В. «Механизация погрузочно-разгрузочных работ и грузовые устройства Издание 3».

5. Дэниел Л. Вордлоу, Дональд Ф. Вуд, Джеймс Джонсон, Поль Р. Мерфи. Современная логистика. - М.: Вильямс, 2005.

6. Информационно-аналитический журнал «Вести морского Петербурга», №1 (26), 2016.

7. Ковалев В. В. Введение в финансовый менеджмент. - М.: Финансы и статистика. - 2001.

8. Лекции по курсу «Управление транспортными системами» - Галин А. В.

9. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки, Санкт-Петербург, 2000.

10. Логистика: управление на грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. Пособие./ Под ред. Д-ра техн. Наук Л. Б. Миротина. - М.: Юристъ, 2002.

11. Махлин, Е. М. Стратегия развития транспорта России; оптимальная траектория движения вперед// Бюллетень транспортной информации. Информационно-практический Журнал, 2005.

12. Николаева, Л. Л. Морские перевозки / Л. Л. Николаева, Н. Н. Цымбал. Изд. «Феникс», 2005.

13. Полная энциклопедия. Справочник студента, 2015-2016.

14. Приказ Федеральная Служба Морского Флота России от 22 октября 1996 г. N 39 Об утверждении и введении в действие "Правил перевозки грузов в контейнерах морским транспортом"

15. Ример М. И., Касатов А. Д., Матненко Н. Н. Экономическая оценка инвестиций. 2-ое изд. - СПб.: Питер, 2007. - 480 с. - (Серия «Учебник для вузов»).

16. Сборник нормативных актов о транспорте, М., Юридическая литература 1983.

17. Снопков В. И. Технология перевозки грузов морем: Учебник для вузов. 3-е изд., перераб. и доп. - С. Петербург: АНО НПО «Мир и семья», 2001 г. 560 С. Илл.

18. Учебное пособие по дисциплинам «Экономика судоходных компаний», «Международные фрахтовые рынки», «Исследования мирового фрахтового рынка».

19. Хамаза Е. В., Юрченко Е.Ю. Коммерческая работа на водном транспорте. Методические указания для выполнения практических работ. - Владивосток: МГУ им. адм. Г.И. Невельского, 2008 г.

20. Шутенко В. В. Фрахтование тоннажа, изд. Морсар, 2007.

9

21. Дэниел Л. Вордлоу, Дональд Ф. Вуд, Джеймс Джонсон, Поль Р. Мерфи. Современная логистика. – М.: Вильямс, 2005.
22. Бауэрсокс Д., Д. Клосс. Логистика. Интегрированная цепь поставок. – М.: Олимп-Бизнес, 2006
23. Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт. Стратегическое управление логистикой. Изд. – ИнфраМ, 2005.
24. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях М.: АО «Мострансэкспедиция», 1995
25. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки, Санкт-Петербург, 2006.
26. Снопков В. И. Технология перевозки грузов морем: Учебник для вузов. 4-е изд., перераб. и доп. – С. Петербург: АНО НПО «Профессионал », 2006 г. 560 С. Илл.
27. Шутенко В. В. Фрахтование тоннажа, изд. Морсар, 2007.
28. Шутенко В.В. Организация и техника внешней торговли, изд. ГМА им. адм. С.О. Макарова, 2008
29. Donovan, Arthur & Bonney, Joseph «The Box That Changed The World», East Windsor, New Jersey, Commonwealth Business Media, 2006.
30. www.apl.com
31. www.msc.com
32. <http://www.morinfocenter.ru/rusports/>
33. <http://провэд.рф/analytics/research/6274-rinok-konteinerov.html>
34. <http://www.searates.com/ru/>
35. <http://ventalife.ru/2020/02/optimizaciya-sistemy-postavok-gruzov-iz-kitaya-v-rossiyu/>

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/115261>