

Содержание

1. Характеристика рынка международных грузоперевозок при торговле с Китаем	2
1.1 Динамика и структура внешнеторговых грузопотоков в Китае	2
1.2 Структура рынка логистических услуг в Китае	5
1.3 Основные международные логистические компании, осуществляющие перевозки в Китай.....	10
1.4 Рынок экспресс-доставки.....	14
2. Рынок транспортных услуг при доставке грузов в/из Китая.....	19
2.1 Морские грузоперевозки.....	19
2.2 Железнодорожные грузоперевозки.....	30
2.3. Автомобильные грузоперевозки	35
2.4 Воздушные грузоперевозки.....	37
3. Специфика международных грузоперевозок при торговле с Китаем	39
3.1 Риски и барьеры при доставке грузов в Китай и из Китая.....	39
3.2 Таможенное оформление при международных грузоперевозках с Китаем.....	41
3.3 Обзор ценовых предложений основных транспортных компаний в направлении Самара – Китай / Китай – Самара	44
4. Порядок доставки грузов в Китай из Самарской области и из Китая	49
4.1 Основные способы доставки грузов в направлении Самара – Китай /Китай – Самара	49
4.2 Основные транспортные маршруты доставки грузов в направлении Самара – Китай /Китай – Самара	53
4.3 Специфика оформления документов на перевозку грузов	60
5. Рекомендации по доставке грузов в Китай из Самарской области и из Китая.....	63
Приложение	66
Список источников информации.....	84

1. Характеристика рынка международных грузоперевозок при торговле с Китаем

1.1 Динамика и структура внешнеторговых грузопотоков в Китае

Статистика внешней торговли между Российской Федерацией и Китайской народной республикой в 2013 году не оправдала надежды российских политиков и экономистов на увеличение объемов товарооборота с КНР. Вместо планируемых более 100 млрд. долларов США обе страны смогли наторговать лишь на 88 млрд. Тому было несколько основных причин: разгул стихии на р.Амур летом 2013 года, снижением мировых цен на энергоносители и неадекватный растущему спросу транспортный сервис в России и странах СНГ. Согласно экспертным оценкам, Россия заняла 93 место в мире по уровню развития логистических услуг.

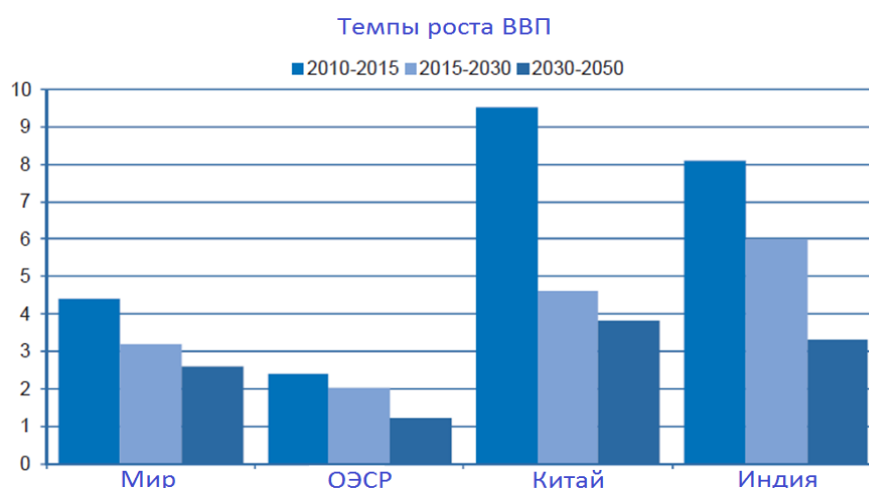


Рис. 1. Годовые темпы роста ВВП¹

Развитие сферы транспорта в Китае в 2013 г. характеризовалось следующими показателями.

Общий объем грузоперевозок увеличился на 10,0% и составил 44,40 млрд. тонн, в том числе на железнодорожном транспорте 3,97 млрд. тонн (- 0,2%), автомобильном - 35,50 млрд. тонн (+ 9,3%), воздушном - 5,58 млн. тонн (- 1,8%), водном - 4,93 млн. тонн (+ 5,6 %).

¹ Источник: прогноз ОЭСР

**Объемы грузоперевозок в КНР всеми видами транспорта
и темпы их роста в 2013 г.**

Показатель	Счетная единица	Абсолютное значение	Прирост по сравнению с предыдущим годом (в %)
Общий объем грузоперевозок	Млрд. тонн	44,40	7,9
Ж./д. транспорт	Млрд. тонн	3,97	-0,2
Автомобильный транспорт	Млрд. тонн	35,50	9,3
Водный транспорт	Млрд. тонн	4,93	5,6
Воздушный транспорт	Млн. тонн	5,58	-1,8
Грузооборот	Трлн. тонн/км	18,30	6,0
Ж./д. транспорт	Трлн. тонн/км	2,91	-3,6
Автомобильный транспорт	Трлн. тонн/км	6,71	11,4
Водный транспорт	Трлн. тонн/км	8,65	5,8
Воздушный транспорт	Млрд. тонн/км	16,86	-0,4

В 2013 г. из общего объема грузоперевозок (44,40 млрд. тонн) основная доля по-прежнему приходилась на автомобильный транспорт – 79,9% (против 79,2% в 2012 г.).

Грузооборот в морских портах Китая составил 7,3 млрд. тонн (+7,1% против +7,9% в 2012 г.), при этом объем перевозок внешнеторговых грузов оценивался в 3,01 млрд. тонн (+10,4%), а доля внешнеторгового грузооборота составила 41,1% всего грузооборота против 40,4% в 2012 г.

Объем пассажирских перевозок в КНР всеми видами транспорта в 2013 г. увеличился на 6,2% (до 40,19 млрд. чел.) против прироста на 7,6% в 2012 г.

В частности, рост пассажироперевозок железнодорожным транспортом составил 1,6% (2,89 млрд. чел.) против +4,8% в 2012 г.

Воздушным транспортом в 2013 г. было перевезено 350,0 млн. чел. (+19,1%), автомобильным транспортом - 37,47 млрд. чел. (+6,4% против прироста +7,0% в 2012 г.).

Из общего объема пассажироперевозок (40,2 млрд. человек) основная часть – 93,28% также приходилась на автомобильный транспорт (против 93,40% в 2012 г.).

Таблица 2

Объемы пассажироперевозок в КНР всеми видами транспорта и их темпы роста в 2013 г.

Показатель	Счетная единица	Абсолютное значение	Прирост по сравнению с предыдущим годом (в %)
Общий объем пассажироперевозок	Млрд. чел.	40,19	6,2
Ж./д. транспорт	Млрд. чел.	2,11	1,6
Автомобильный транспорт	Млрд. чел.	37,47	6,4
Водный транспорт	Млн. чел.	260,0	-0,3
Воздушный транспорт	Млн. чел.	350,0	19,1
Пассажирооборот	Трлн. чел./км	3,60	5,6
Ж/д транспорт	Млрд. чел./км	1059,56	-3,4
Автомобильный транспорт	Трлн. чел./км	1,97	7,9
Водный транспорт	Млрд. чел./км	7,63	-2,0
Воздушный транспорт	Млрд. чел./км	565,85	20,6

1.2 Структура рынка логистических услуг в Китае

Китайская федерация логистики и грузоперевозок (*China Federation of Logistics and Purchasing, CFLP*) составила список из 50 крупнейших логистических операторов КНР, основанный на суммарном доходе с продаж услуг компаний. Каждая из фирм в этом списке имеет годовой оборот свыше 1,5 млрд. юаней. Более половины (26 фирм) являются объединенными логистическими предприятиями, 22 специализируются на перевозках, остальные оказывают складские услуги. Кроме того, на рынке логистики Китая признанных игроков стали уверенно теснить новички: результат быстро растущего рынка логистических услуг в Китае в последние годы.

China Ocean Shipping Group Company (COSCO Group) - крупнейшая логистическая компания Китая. Транснациональная корпорация, специализирующаяся на доставке грузов по морю контейнерами. Имеет собственные судоверфи и ремонтные доки, погрузочные терминалы. Оказывает широкий спектр финансовых и ИТ-услуг помимо транспортировки и экспедирования грузов. Ежегодно суда COSCO перевозят по миру около 180 млн. тонн грузов. Деятельность компании контролируется государством, в составе правления - члены Комитета по контролю и управлению государственным имуществом КНР.

SINOTRANS & CSC Holdings Co. Ltd (SINOTRANS Group) - эксклюзивный поставщик логистических услуг в Китае. Компания принадлежит государству. Занимается доставкой грузов по морю, экспедированием, оказывает складские услуги, экспресс-перевозки. Дочерние компании: *Shipping Agency Company, Sinotrans Logistics Development Company, Sinotrans East Company* и ряд других.

China Shipping (Group) Company - судоходная корпорация, непосредственно подчиняющаяся Госсовету КНР со штаб-квартирой в Шанхае. Занимается перевозкой нефти танкерами, круизными пассажирскими маршрутами и доставкой грузов контейнерами. Помимо

этого, в собственности компаний ряд судоремонтных заводов, судоверфей, финансовых учреждений. Акции компании представлены на крупнейших фондовых биржах КНР: в Гонконге и Шанхае.

Xiamen Xiangyu Group Co. Ltd - частная компания со штаб-квартирой в г. Сямэнь, основана в 1995 году. Владеет собственным логистическим парком в свободной экономической зоне города, напрямую связанным с аэропортом Гаоци и портом Сямэнь. Помимо логистических услуг, занимается разработкой инновационных IT-приложений для ведения транспортного бизнеса. В состав корпорации входит 85 предприятий с совокупными активами 19,3 млрд. юаней. В 2012 году компания была награждена сертификатом китайского правительства как наиболее престижный логистический бренд года в КНР.

China Railway Material Company - компания непосредственного подчинения Министерству железных дорог КНР. Штаб-квартира находится в Пекине. Основная специализация - железнодорожные перевозки. Имеет более 1000 структурных филиалов и представительств по всей территории страны. Располагает собственными транспортными мощностями, а также фирмами, специализирующимися на проектировке железнодорожного транспорта и обслуживании ж.-д. инфраструктуры.

Li & Fung Research Centre (Гонконг) опубликовало исследование China Logistics Industry Update, касающееся реалий и перспектив развития логистической отрасли в КНР. Наряду с прочими данными, доклад содержит перечень основных причин, которые тормозят развитие транспортных и грузовых компаний Китая.

Китайская транспортно-логистическая отрасль имеет целый ряд структурных и системных проблем. Они сдерживают развитие услуг и снижение стоимости перевозок.

Внеэкономическая конъюнктура. Падение объемов экспорта вызвало снижение спроса на логистические услуги: из Китая вывозят меньше сырья и готовой продукции, чем несколько лет назад. Основная причина,

повлиявшая на снижение экспортных объемов Китая – нестабильность мировой экономики (европейский долговой кризис, медленное восстановление экономических показателей США, политические волнения на Ближнем Востоке и с Северной Африке). Кроме того, ряд государств следуют политике протекционизма – защиты внутренних рынков от засилья китайских товаров. Также сказывается постепенно растущая себестоимость производства товаров в КНР (инвесторы рассматривают возможности переноса своих фабрик и заводов в другие страны Азии).

Неравномерное развитие инфраструктуры. Китай реализует целый ряд серьезных программ по строительству и модернизации аэропортов, портов и железнодорожных терминалов. Однако наиболее развитая транспортная инфраструктура находится на Восточном побережье, в то время как материковый Китай значительно отстает по всем параметрам. Все большее число прибрежных логистических компаний продвигаются вглубь страны. Исходя из характеристик перевозимых товаров, наблюдается дисбаланс в перевозках между восточным побережьем КНР и внутренними территориями. Так, сырье перевозится вглубь страны на грузовиках, в то время как конечная продукция вывозится на зарубежные рынки главным образом самолетами. Возврат порожних фур на побережье обходится компаниям дорого и потому такая логистическая схема не котируется.

Большинство складских терминалов в Китае оказывают услуги низкого качества:

- нет температурных контроллеров, что неприемлемо для «холодной логистики»;
- недостаточно погрузочных площадок для фур, большое время простоя порожних машин;
- низкий уровень механизированного труда и медленное внедрение современных технологий управления складами;
- нет системы отслеживания доставок грузов в реальном времени.

Специфика грузоперевозок. Муниципалитеты устанавливают достаточно высокую арендную плату и налоги для грузовых компаний. Чтобы выжить на рынке, фирмы часто перегружают свой транспорт. Это привело к росту числа аварий на дорогах и порче товаров. Высокая загруженность трасс создает проблемы с соблюдением времени доставки грузов. Помимо этого, небольшие логистические компании наспех упаковывают свои грузы: сохранность товарного вида и целостности грузов не может гарантировать никто.

Стоимость логистических услуг. Рост расходов на аренду, налоги, зарплаты, коммунальные услуги обременителен для транспортных компаний. Развитие внутреннего рынка сбыта стало одной из задач 12-й пятилетки в КНР. Для повышения покупательной способности населения правительство увеличило размер минимальной заработной платы на 10%. Для многих предприятий увеличение зарплатного фонда стало реальной проблемой. Кроме зарплат была повышена арендная ставка и земельный налог по всему материковому Китаю.

Прибыль большинства субъектов мелкого и среднего бизнеса при этом сократилась, таким образом, у предпринимателей нет средств на модернизацию технического парка, внедрение сложных IT-приложений и открытие сети представительств в различных регионах страны.

Разрозненный рынок транспортных услуг. Транспортно-логистическая отрасль КНР остается достаточно фрагментированной: в стране действует огромное количество фирм, обслуживающих только один город и даже район. Такие компании знают всё о специфике места, в котором работают, разрабатывают локальные ноу-хау и оказывают услуги по доступным ценам. Но ни одна из них не способна подняться до всекитайского и даже международного уровня. Заказчики вынуждены иметь дело с несколькими логистическими операторами при перевозке своих грузов, в результате несут высокие издержки.

Некоторые локальные логистические операторы не могут внедрить современные технологии. Стандарты качества их сервисов не соответствуют международным требованиям. Потребуется время, чтобы завоевать доверие клиентов и стандартизировать логистические процессы.

Нестандартные услуги зачастую оказываются исходя из субъективного понимания специфики местными менеджерами компаний. Низкий уровень привлечения сторонних специалистов может существенно затормозить развитие рынка логистических услуг в Китае.

Нехватка квалифицированного персонала. Для Китая очень остро стоит проблема нехватки грамотных логистов. Хотя число выпускников транспортных вузов с дипломами по специальности «логистика» растет, этого все равно недостаточно – спрос на рынке труда значительно превышает предложение. Такая ситуация порождает большую текучку кадров в логистических компаниях: сотрудники кочуют из фирмы в фирму в поисках более высоких заработков.

В Китае острая нехватка квалифицированных специалистов по логистике со знанием иностранных языков.

Кроме того, многие из работников нуждаются в повышении своей квалификации. Уровень их компетенции уже не соответствует возросшим запросам клиентов. Многие иностранные компании перенесли свои производственные мощности в Китай и ищут логистические компании с опытом работы в конкретной местности. Во многих филиалах компаний на местах велика доля ручного труда, к тому же большинство работников не владеют иностранными языками и не могут общаться с зарубежными клиентами на их языке. Другие хотя и имеют хорошее образование, не могут похвастать солидным опытом и ноу-хау. Таким образом, провинциальные логистические компании проигрывают конкурентам из-за рубежа, работающим на территории Китая.

Власть и законодательство. Отсутствие многоуровневой координации между властными комитетами и департаментами порождает

бюрократические проволочки при решении проблем. До сих пор Министерство железных дорог не стало структурной частью Министерства транспорта КНР, которое с 2008 года объединяет гражданскую авиацию, почтовые услуги, связь и телекоммуникации, муниципальный транспорт. Поэтому развитие интермодальных перевозок железная дорога + другой вид транспорта происходит крайне медленно.

Несовершенное логистическое законодательство и отсутствие единых стандартов качества услуг тормозит оздоровление транспортной индустрии Китая. Чтобы оказывать полный комплекс логистических услуг в КНР, компании должны проходить единое лицензирование, однако сейчас требуется разрешение от каждого отдельного ведомства. Лицензирование стоит дорого и отнимает много времени. Кроме того, пошлины и сборы в различные ведомства недешевы и повышают налоговое бремя для компаний.

1.3 Основные международные логистические компании, осуществляющие перевозки в Китай

В аутсорсинговом логистическом бизнесе при транспортировке грузов в/из Китая, как и в других странах мира, действуют две основные группы специализированных компаний:

- с собственным парком транспортных средств, подъемно-транспортного и другого оборудования, а также складскими мощностями (asset-based);
- посреднические (non-asset-based). Обе группы включают в себя по две подгруппы.

Сегментация 3PL провайдеров²

<u>Asset-based</u>	
Компании, имеющие свои собственные реальные активы (автомобили), осуществляющие перевозки и экспедирование грузов на основе контрактов от 1 до 7 лет	Компании, имеющие свои собственные реальные активы, оказывающие услуги по хранению и дистрибуции
<u>Non-asset based</u>	
Компании, не имеющие собственных активов, осуществляющие управление внутренними перевозками	Компании, не имеющие собственных активов, осуществляющие управление международными перевозками

Наличие в собственности складов в Китае, позволяет снизить издержки внутри цепочки поставок. В первую очередь прямые убытки, неминуемо возникающие при работе с посредниками. Наличие собственных складов гарантирует надежность операций, выполняемых опытными штатными сотрудниками, что, в свою очередь, снижает риски недосмотра, повреждения или просто ошибок. Проверка качества приемки и выявление возможных дефектов происходят на этапе поступления и приемки груза у поставщика. Груз проходит видео-, фото-, визуальный контроль, все повреждения фиксируются.

Наличие собственных активов помогает существенно снизить и сроки логистического процесса. Собственник может полностью контролировать весь происходящий процесс, управлять им, оптимизировать его.

К 3PL-провайдерам, способным оказывать комплексные услуги по доставке грузов в Китай (в том числе с высокой долей добавленной стоимости), по оценке РБК.research, можно отнести порядка 60 российских компаний (включая федеральных и региональных логистических операторов) и 40 западных компаний.

Крупные международные контейнерные перевозчики

ANL - транспортная компания (www.anl.com.au), которая специализируется на перевозках груза практически из любой точки мира.

²Источник: Armstrong & Associates Inc.

ANL-является глобальным перевозчиком, предлагающим услуги по доставке. Компания использует транспортные маршруты по всему миру с широким покрытием на всей территории Азии, Европы, Северной Америки, Средиземноморья, Австралии и Новой Зеландии, Папуа-Новой Гвинеи, индийского Субконтинента и Ближнего Востока/Персидского залива.

Штаб-квартира находится в Мельбурне, Австралия, также присутствует сеть региональных офисов и агентов по всему миру. ANL является частью CMA CGM Group, третий по величине контейнерной судоходной компании в мире.

APL-это дочерняя компания, полностью принадлежащая сингапурская Neptune Orient Lines, глобальной транспортно-логистической компании

COSCO Container Lines Co., Ltd. является одним из ведущих мировых поставщиков интегрированных систем обслуживания перевозок груза контейнера.

CMA CGM (<https://www.cma-cgm.com>) - третья по величине контейнерная судоходная компания в мире, оперирует парком более 2,300,000 TEU (1,480,000 контейнеры). Помимо обычных контейнеров (стандарты, рефрижераторы, платформы, и т.д.), CMA CGM также предлагает специализированные контейнеры приспособлены для специфических товаров. Контейнеры полностью мультимодальные и легко переходить между судном, железнодорожным транспортом, на баржах и грузовиках.

CCNI - это международная компания, занимающаяся, начиная с 1930-х годов, транспортировка грузов морем. *CCNI Antofagasta We* являются частью *Empresas Navieras* холдинг, чьи дочерние компании являются частью полной и эффективной цепи грузовых перевозок. Кроме того, компания располагает мировой сеть агентств, что позволяет удовлетворять транспортные потребности, охватывающие пять континентов, с 236 торговыми точками в 58 странах.

China Shipping Container Lines Co., Ltd. (CSCL), входит в состав China Shipping Group. Основанна в 1997 году, в Шанхае, акции компании котируются на гонконгской и Шанхайской фондовых биржах. CSCL бизнес-спектр простирается от доставки контейнера до фрахтования судна, груза заказа и бронирования, таможенного оформления, складских помещений, контейнерных депо, производства, торговли и ремонта контейнеров и управления судном. По состоянию на Мау31, 2014, количество судов достигло 148, представляющих общей мощностью 656,000 TEU. CSCL - № 7 среди крупнейших мировых контейнерных перевозок. Емкость. 83 из 148 судов является свыше 4000 TEU, на общую сумму 574,000 TEU, что составляет 86,4% от общей мощности. Флот компании - средняя мощность 6,910 TEU и, средний возраст судна стоит на 6.78 лет. Компания предлагает около 80 международных и внутренних торговых путей вместе с хорошо развитой фидерной сетью, охватывающей Юго-Восточную Азию, Южный Китай, Северный Китай и в дельте реки Янцзы.

Hanjin Shipping (Korea) - крупнейший и один из десяти лучших в мире контейнерных перевозчиков, который работает с 60 лайнерами и услуги оказывает по всему миру, перевозя более 100 миллионов тонн грузов в год. Hanjin Shipping, операционная компания Hanjin Shipping Holdings, имеет собственные дочерние компании, посвященный морскому транспорта, терминалы, операция, управление судном, ремонт судов и ZPL, выступающая в различных заказчиков по всему миру.

Safmariners специализируемся на морских перевозках грузов из / в страны Африки, Ближнего Востока, Индии и Южной Америке. В то время как основной фокус на торги, которые объединяют эти рынки, они тоже очень активные в Северной Америке, Европе, Средиземноморье и на Дальнем Востоке.

1.4 Рынок экспресс-доставки

Экспресс-доставка грузов и корреспонденции является наиболее быстро растущим сегментом мирового рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) и одновременно наиболее высоко конкурентным, что определяется прежде всего требованиями, предъявляемыми к качеству и комплексности предоставляемых услуг (integrated, time-bound, door-to-door). Ключевыми драйверами роста рынка являются потребительские расходы населения и деловая активность предприятий и компаний.

Для доставки грузов и отправок экспресс-перевозчики используют три основных вида транспорта: автомобильный, авиационный и железнодорожный. Самым лояльным к потребителю (по соотношению цена-скорость), да и к самому оператору (количество возникающих проблем при доставке), считается автомобильный транспорт. Наиболее проблемный – железнодорожный. И, наконец, авиационный транспорт – самый быстрый, самый дорогой, но и самый безопасный.

В качестве весового ограничения для рынка услуг экспресс-доставки, осуществляемых ключевыми операторами рынка, целесообразно использовать вес единицы отправления, составляющий не более 31,5 кг.

Установление временных лимитов рынка услуг экспресс-доставки затруднено, в силу отсутствия общеотраслевых нормативных документов и фактически определяется «доставка в четко определенные сроки». Ключевые операторы рынка предоставляют следующие типы услуг:

- доставка в тот же день;
- доставка в определенный день;
- доставка в определенное время;
- услуги EMS.

Объем рынка услуг экспресс-доставки включает в себя внутренние и международные исходящие экспресс-отправления.

Внутри рынка выделены сегменты, характеризующие основные группы клиентов:

- B2B (Business-to-business) - отправления от коммерческих организаций коммерческим организациям.
- B2C (Business-to-customer) — отправления от коммерческих организаций физическим лицам (потребителям).
- C2C (Consumer-to-consumer) - отправления от физических лиц физическим лицам.

Интернет-торговля становится все более активной, и в настоящее время в Китае приобретает огромное количество товара через интернет. Все это привело к тому, что в Китае в настоящее время наблюдается настоящий бум на компании, занимающиеся доставкой продукции. По оценке «Бостон консалтинг групп», более половины объема рынка (53 %) приходится на сегмент B2C. Доля B2B составляет порядка 39 %, отправления физических лиц — около 8 %. По прогнозам всех экспертов, рынок будет развиваться в направлении увеличения доли как раз B2C.

Компании, осуществляющие доставку в экспресс-режиме, работающие в Китае, вышли на первое место в мире по объемам. По итогам 2014 года общее количество товарных позиций, которые были доставлены такими компаниями, составило 14 миллиардов. Причем в некоторые дни компании из Китая обрабатывали до ста миллионов заявок, что также является несомненным рекордом.

По оценкам экспертов, к 2020 году китайский рынок экспресс-доставки достигнет размеров американского, то есть его стоимость составит более 80 млрд. долл. США. В настоящее время китайский рынок экспресс-доставки писем и документов занимает третье место в мире: в день внутри страны отправляется около 10 млн. писем и документов. Для сравнения в США этот показатель составляет 30 млн., а в Японии - 13 млн. В 2014 г. на каждого жителя КНР пришлось по 2 посылки. Прирост объема отправок составил более 50%. В 2006-2013 гг. рынок экспресс-отправлений вырос более чем в 3

раза, а среднегодовой прирост составил 36%. Особенно активное увеличение началось с 2010 г., когда темпы прироста перешагнули за 50%.

Рынок экспресс-доставки Китая в цифрах:

- 60% рынка междугородней экспресс-доставки принадлежит EMS, CAE, CRE
- 70% рынка внутригородской экспресс-доставки принадлежит частным китайским компаниям
- 90% рынка международной экспресс-доставки принадлежит DHL, FedEx, TNT, UPS
- 9 млрд. долл. США - такова стоимость рынка экспресс-доставки в Китае

Возможностей для почтовой отправки внутри Китая три:

1. Почта Китая. Дешево и долго, главное преимущество – есть везде.
2. EMS. Работает та же почта Китая, только посылка придет лично в руки. Китайские посредники с Taobao часто называют «экспресс-доставкой» именно ее, хотя вариант это не самый быстрый и дорогой.
3. Собственно, экспресс- или курьерская доставка частными компаниями.

В 2009 году совместное предприятие DHL и Sinotrans International приобрело за 47 млн. долл. США китайскую компанию A-Plus Logistics, на основе которой была создана курьерская служба Sinotrans-Arex. Казалось, что DHL вышел на довольно прибыльный и перспективный рынок. Но спустя два года компания была вынуждена продать всю службу экспресс-доставки внутри Китая небольшой местной компании Uni-top за 16 млн. долл. США. К концу 2010 года убытки совместного предприятия DHL-Sinotrans на внутреннем рынке достигли 15 млн. долл. США, причем никаких перспектив улучшить ситуацию не наблюдалось.

Законодательные ограничения

Иностранная компания экспресс-доставки сталкивается с ограничениями местного законодательства. С октября 2009 года в Китае

вступили в силу два закона, которые закрыли доступ иностранным компаниям из почтового оборота документов и писем. Причем, ограничение коснулось не только 100% иностранных компаний, но и совместных.

Конкуренция на рынке

По данным на 2008 год, в Китае было зарегистрировано 5000 местных компаний экспресс-доставки. В действительности же, в 2014г. их число на рынке приближается к 10 000. Эти компании, в основном, конкурируют в цене: отправка посылки из Шанхая в Пекин у них стоит всего 1,5 долл., тогда как иностранные компании берут 4 долл. В Китае значительная часть целевой аудитории весьма чувствительна к цене.

Хотя китайский рынок доставки довольно разрозненный и неоднородный, его можно разделить на три основные группы:

- Самую маленькую группу (после ухода DHL) представляют иностранные компании;
- Вторую группу представляют государственные компании, такие как EMS, China Air Express и China Railway Express, которые располагают государственной поддержкой, огромной сетью и финансовыми ресурсами;
- Третью группу составляют многочисленные частные китайские компании, которые предлагают максимально низкие цены, чтобы удержать свою позицию на рынке.

Аналитики компании Deloitte & Touche прогнозируют, что общий объем рынка курьерских доставок в Китае в 2015 г. достигнет 280 млрд. юаней. Залогом этого роста эксперты считают три фактора:

- общий макроэкономический рост;
- развитие западных районов страны;
- развитие электронной торговли.

С помощью EMS Почта КНР не только является участником рынка экспресс-доставки, но и отвечает за инспектирование рынка. Время от

времени Почта КНР проверяет соблюдение законодательства местными курьерскими службами. Существует негласное правило – помогать EMS осуществлять доставку бесплатно, чтобы сохранить хорошие отношения с государственной почтой.

Уставной капитал службы курьерской доставки должен составлять не менее 500 тыс., а для междугородней доставки – не менее 1 млн. юаней.

Качество услуг

С момента выхода на рынок, иностранные компании акцентировали внимание на высоком качестве своих услуг, которое заслуживает и более высокой оплаты. Качество услуг местных курьерских служб растет быстрее, чем их расценки, что позволяет им даже напрямую конкурировать с иностранными компаниями в борьбе за клиентов, чувствительных к качеству доставки.

Иностранные компании на рынке экспресс-доставки Китая

После ухода с рынка компании DHL, в Китае остались всего три иностранные службы экспресс-доставки: FedEx, TNT и UPS.

FedEx была первой иностранной компанией, которая вышла на внутренний рынок доставки. С Компания снизила цены на доставку внутри страны на 70%, чтобы конкурировать с местными компаниями. После чего, доля рынка компании выросла в четыре раза до 4,8%, однако при этом FedEx понес убытки в размере 7,3 млн. долл. По словам руководства компании, они готовы нести убытки в ближайшие три года и в перспективе получить значительную долю столь аппетитного рынка.

TNT также имеет множество трудностей на китайском рынке. Она владеет крупнейшей в стране логистической компанией. В отличие от авиаперевозок DHL, TNT делает упор на наземную транспортировку, более медленную, но и более дешевую.

В конце 2010 года на внутренний рынок при поддержке своих иностранных клиентов решила выйти и компания UPS. По мнению руководства, китайскому рынку требуется консолидация. Так, amazon.com,

чтобы обеспечить доставку своих товаров по Китаю, приходится сотрудничать с 500 различными курьерскими службами. UPS также ориентируется на авиадоставку, хотя и понимает, что конкурировать в этой сфере довольно непросто.

2. Рынок транспортных услуг при доставке грузов в/из Китая

2.1 Морские грузоперевозки

Морские линии являются отличным способом грузоперевозок на дальние расстояния. Морской транспорт имеет самую большую грузоподъемность. Во всем мире, в том числе России, имеются развитые сети водных путей, которые обеспечивают перемещение грузовых судов. Морские перевозки груза осуществляются в контейнерах, поскольку это самый удобный и унифицированный способ транспортировки. Контейнерные перевозки на морских судах – один из самых дешевых видов грузоперевозок, поэтому, сегодня они наиболее популярны по всему миру. Кроме того, безопасность и надежность груза, упакованного отправителем, гарантирует клиентам сохранность их товара. Немаловажно также, что использование морского транспорта для перевозок грузов значительно снижает затраты. Тем более, что контейнерные перевозки морем в случае если небольшая партия товара идет в составе сборного груза, позволяют в значительной мере сократить затраты на ее доставку.

Заметим, что морские грузоперевозки выполняются на больших судах, которые способны одновременно перевозить значительно число контейнеров, поэтому даже доставка крупной партии грузов обойдется намного дешевле, чем в случаях, когда пользуются другими средствами транспортировки. Кроме того, иногда это единственный способ осуществления межконтинентальной доставки крупногабаритного груза. Международные контейнерные грузоперевозки морем – это один из самых надежных способов доставки грузов в другие страны.

Другое преимущество морских контейнерных перевозок - доставка груза на попутных судах, что в значительной мере позволяет снижать затраты грузоотправителя, так как в этом случае ему уже не потребуется ждать пока крупное судно будет полностью загружено, а значит, не придется тратиться на аренду склада в порту.

Доставка грузов путем использования морских контейнерных перевозок имеет и некоторые недостатки, к которым в первую очередь можно отнести зависимость от графика выходов судна из порта, а также возможность задержек из-за погодных условий и ограничения в пропускной возможности портов.

Рыночные доли основных игроков на рынке морских контейнерных перевозок можно найти по количеству судов. самому значительному предприятию из крупнейших двадцати морских контейнерных перевозчиков — фирме Maersk SeaLand принадлежит около 16% общемирового рынка контейнерных грузоперевозок, у MSC, второго по значению контейнерного морского перевозчика, в руках находится менее 10% общемирового рынка, а последнему из крупнейших 20 принадлежит менее 2% мирового рынка контейнерного судоходства. Cosco Container Lines повысила количество контейнеров до 390354 единиц. Evergreen Marine стала наиболее значительной азиатской контейнерной корабельной линией в Тайване, после того как на 9 % повысила количество единиц оборудования до 377334 контейнеров. Таким же образом China Shipping Container Lines пополнила запас оборудования на 15% до 387168 контейнеров. Hanjin Shipping, самая большая южнокорейская судноплавная линия, увеличила количество контейнеров на 8, 7 % до 337378 единиц оборудования, японская морская линия Nippon Yusen — на 11% до 283109 единиц, Neptune Orient Lines — на 5, 9% до 342461 контейнеров.

Мировой рынок контейнерных перевозок характеризуется повышенной концентрацией. На двадцать крупнейших морских линий приходится 70 % имеющихся мощностей по перевозке контейнеров, а на первые три компании

– до 30 %. Более половины компаний в рейтинге представлены странами АТР (13). Проблема избытка тоннажа контейнеровозов по-прежнему негативно влияет на финансовую отчетность компаний. Около половины мирового контейнеро- оборота приходится на первые 20 портов, из которых три европейских (Роттердам, Гамбург, Антверпен), два американских (Лос-Анджелес, Лонг-Бич), а остальные расположены в Азии. Крупнейшие порты – Шанхай, Сингапур и Гонконг. Управляют крупнейшими портами и терминалами глобальные портовые операторы. Данный рынок также отличается высокой концентрацией. Так, первые 20 глобальных операторов обслуживают 67 % общемирового контейнерооборота. При этом на первые три компании приходится около 30 % рынка. Крупнейшая российская компания – линейный перевозчик контейнерных грузов – в мировом рейтинге находится на 52-м месте, а мощность флота в 100 раз меньше, чем у Maersk Line.

Отдельное место в контейнерных грузоперевозках принадлежит перевозке рефрижераторных грузов. 80% рефрижераторного флота зарегистрировано под флагами стран Карибского бассейна и Южной Америки, Африки, Панамы, Либерии, Багамских остров (больше чем половины всего межнационального флота рефрижераторных судов). На самом деле ядро всемирного рефрижераторного флота сконцентрировано в руках корабельных организаций двух стран — Японии и Греции. Они владеют более 30% общемирового рефрижераторного флота, как по количеству морских, так и по их суммарному тоннажу. Россия тоже входит в ТОП-10 владельцев рефрижераторов.

Важнейший фактор, определяющий стоимость комбинированной контейнерной морской грузоперевозки, это часть морской составной. Ее стоимость регламентируется в рамках межконтинентальных конференций, таких как Индо-Пакистано-Бангладеш-Цейлонская конференция (IPBCC) и Far East Container Conference (FECC), основной целью которых является устранение демпинга, поддержание и установление надбавочных сборов,

коэффициентов курсовой разницы, локальных надбавок к фрахтам и т. п. Основным проявлением ценовой дискриминации является введение специальных котировок морских фрахтов (SQR) под объемы транспортировок для некоторых фирм, которые фиксируются на год под определенного потребителя. Данные котировки отличаются от базовых ставок в среднем на 20% (в зависимости от объемов).

Традиционными на маршруте Китай-Россия считаются морские перевозки. Как правило, они осуществляются контейнерами. Для доставки оптимально выбирают северные-западные и восточные порты отгрузки. Они расположены на побережье Финского залива и Японского моря.

После доставки в порт контейнеры перегружаются на автовозы. Далее грузы растаможиваются и следуют по заранее разработанным маршрутам в разные регионы страны. В обратном направлении грузы доставляются и по другим схемам. Задействуются прочие виды транспорта.

Морская доставка грузов наиболее популярная по соотношению сроков и стоимости данного вида перевозок на маршруте Китай-Россия. По времени, импорт из Китая в Россию товаров морем может занимать от 25 до 50 дней в зависимости от выбранного маршрута:

- Прямой маршрут из портов Китая в порты России на побережье Финского залива, Черного и Японского моря;
- Маршрут через порты Западной Европы. В данном случае крупное линейное судно доставляет контейнеры из Китая до портов Западной Европы, где они перегружаются на более мелкие суда и направляются в порты России;

Все основные порты Китая отличаются слаженной работой, а роботизированные системы укладки груза способны максимально полно заполнить весь объем 40-ка футового контейнера. Такая система очень удобна при отправке сборных грузов, значительно экономя получателям расходы на транспортировку.

Морские (универсальные) контейнеры различаются по типу и размерам. Для любого вида груза можно подобрать контейнер, наиболее подходящий по своим параметрам. Самое массовое использование получили стандартные, т.н "сухие" контейнеры (DC - Dry Container):

- Для перевозки "плотных" или тяжеловесных грузов небольшого размера больше подходят 20-ти футовые контейнеры;
- Для перевозки легких, но объемных грузов - 40-ка футовый стандартный или "высокие" (High Cube) контейнеры;

Кроме перечисленных, существуют и другие типы контейнеров, такие как:

- Рефрижераторные контейнеры используются для грузов, требующих соблюдения температурного режима;
- Open Top (вместо жесткой крыши мягкий тент) - удобно для загрузки сверху;
- Flat Rack (открытая площадка) - для перевозки негабаритных грузов;
- Танк-контейнеры (Tank) - для жидких и газообразных веществ;
- Оффшорные контейнеры.

Это наиболее распространенные типы контейнеров, но далеко не полный список. Последнее время появилась тенденция к увеличению размеров морских контейнеров. Сейчас не редкость 45-ти футовые контейнеры, и уже встречаются 48-ми и даже 53-х футовые контейнеры.

Рассмотрим размеры контейнеров



Рис.2. Контейнер 20 футов (20' DRY CONTAINER)

Параметры контейнера

	Внутренние размеры	Размеры дверей	Вес	Объем	Загрузка
20' DRY	мм	мм	кг	м3	кг
длина	5898		2200	33,0	24800
ширина	2350	2340			
высота	2390	2280			



Рис. 3. Контейнер 40 и 45 футов (40' / 45' HC DRY CONTAINER)

Параметры контейнера

	Внутренние размеры	Размеры дверей	Вес	Объем	Загрузка
40' DRY	мм	мм	кг	м3	кг
длина	12035		3700	67,0	28800
ширина	2350	2339			
высота	2393	2274			
40' HC	мм	мм	кг	м3	кг
длина	12030		3930	76,0	28570
ширина	2350	2340			

высота	2690	2579			
45' НС	мм	мм	кг	м3	кг
длина	13556		4590	86,0	27910
ширина	2352	2340			
высота	2695	2579			



Рис. 4. Контейнер рефрижераторный (высокий) 40 футов (40' НС REEFER CONTAINER)

Таблица 6

Параметры контейнера

	Внутренние размеры	Размеры дверей	Вес	Объем	Загрузка
40' RF	мм	мм	кг	м3	кг
длина	11577		3950	58,7	28550
ширина	2294	2286			
высота	2210	2238			
40' НС RF	мм	мм	кг	м3	кг
длина	11577		4150	67,0	28350
ширина	2294	2290			
высота	2509	2536			



Рис. 5. Контейнер Опен Топ (OPEN TOP CONTAINER)

Таблица 7

Параметры контейнера

	Внутренние размеры	Размеры дверей	Вес	Объем	Загрузка
20' ОТ	мм	мм	кг	м3	кг
длина	5893		2200	32,0	28280
ширина	2346	2338			
высота	2353	2273			
40' ОТ	мм	мм	кг	м3	кг
длина	12056		3800	67,0	28700
ширина	2347	2343			
высота	2379	2279			



Рис. 6. Контейнер Флет Рек (FLAT RACK CONTAINER)

Таблица 8

Параметры контейнера

	Внутренние размеры	Размеры дверей	Вес	Объем	Загрузка
20' FT	мм	мм	кг	м3	кг
длина	5935		2560		21440
ширина	2398				
высота	2327				
40' FT	мм	мм	кг	м3	кг
длина	12080		5480		25000
ширина	2420				
высота	2103				



Рис. 7. Танк-контейнер 20 футов (20' TANK CONTAINER)

Параметры контейнера

	Внутренние размеры	Размеры дверей	Вес	Объем	Загрузка
20' ТС	мм	мм	кг	м3	кг
длина	6058		9600	25,0	24000
ширина	2436				
высота	2576				

Прямые морские перевозки любых типов грузов из Китая могут осуществляться через Усть-Лугу, Выборг, Новороссийск, Петербург с таможенным оформлением на постах Кингисеппской, Выборгской, Новороссийской и Балтийской таможен и отправкой в регионы РФ автотранспортом. Морские контейнерные перевозки из Китая осуществляются «под ключ», с оказанием всего комплекса сопутствующих услуг: по складированию и временному или ответственному хранению, сертификации и (или) декларированию соответствия, внутривидовому экспедированию, страхованию.

Общее время доставки грузов из Китая морем – до 40 – 50 суток, с учетом транзитного времени в Европе (Гамбург, Антверпен, Роттердам, Амстердам), обработки грузов в портах отправления и прибытия. Транзит (англ. transshipment - перевалка) – условие коносамента, согласно которому морской перевозчик может в любое время и по любой причине выгрузить с судна груз или любую его часть, складировать его на берегу, перегрузить на другое судно, независимо оттого, принадлежит ли оно перевозчику или нет. При этом он остается ответственным за выполнение договора перед владельцем груза. Доставка морем оптовых партий из Китая выполняется в универсальных и специализированных 40- и 45-футовых контейнерах. В таком случае доставка контейнера из Китая морем может выполняться до одного из портов Бенилюкса или Германии, где организуется

его перегрузка на фидерное судно или автотранспорт (в зависимости от объема партии, требуемых сроков грузоперевозки). Фидерное судно - это небольшое судно, способное курсировать на сравнительно мелких глубинах. Эти суда встают под перегруз контейнеров, пришедших на линейном судне, и каждое собирает контейнеры по своему маршруту. Фидерное судно направляется в порты России на побережье Финского залива. В случае срочной доставки возможна погрузка контейнера в портах Западной Европы на автотранспорт и транспортировка по автодорогам в Россию.

Сборный груз из Китая морем доставляется в контейнерах линий, предоставляющих демерредж не менее 21 суток. Транспортные компании предоставляют 20-, 30-, 40-, 45-футовые контейнеры типов DV, DC, GP, HC, HT.

Таблица 10

Примеры стоимости доставки груза из Китая в Россию с помощью морского транспорта.

Варианты доставки	Стоимость
<p>Стоимость доставки Qingdao, Китай - Санкт-Петербург, Россия</p> <p>Контейнерная морская перевозка. Включены BAF и CAF. вид перевозки: в морских контейнерах</p> <p>загрузка: до 20 тонн</p>	<p>USD 1100/ 20-ти фут. реф.контейнер</p>
<p>Стоимость фрахта Qingdao, Китай - Новороссийск, Россия</p> <p>Морская грузоперевозка из Китая. Включены все транспортные надбавки. вид перевозки: в морских контейнерах</p> <p>загрузка: до 26-ти тонн</p>	<p>USD 2700/ 40-ка фут. контейнер</p>
<p>Ставка фрахта Qingdao, Китай - Владивосток, Россия</p> <p>Морская перевозка. Включены BAF, CAF. вид перевозки: в морских контейнерах</p> <p>загрузка: до 26-ти тонн</p>	<p>USD 1350/ 40-ка фут. контейнер</p>
<p>Стоимость доставки Qingdao, Китай - Санкт-Петербург,</p>	<p>USD 2050/ 40-</p>

Россия Морская контейнерная перевозка грузов в Россию. Включены топливная и валютная надбавки. вид перевозки: в морских контейнерах загрузка: до 26 тонн	ка фут. контейнер
Ставка фрахта Qingdao, Китай - Владивосток, Россия Морская перевозка грузов. Включены надбавки ВАФ и САФ. вид перевозки: в морских контейнерах загрузка: до 20-ти тонн	USD 700/ 20- ти фут. контейнер
Стоимость доставки Qingdao, Китай - Санкт-Петербург, Россия Контейнерная морская перевозка. Включен ВАФ.	USD 4200/ 40- ка фут. реф.контейнер

Организация доставки экспортных грузов морем в Китай происходит с отправкой из портов России на Балтийском и Черном морях, из портов Дальнего Востока РФ (Владивосток, Находка, Восточный).

По оценкам, к 2020 г. морским транспортом в направлении Китай – Европа будет перевозиться около 17 млн. ДФЭ. В 2010 г. было перевезено 11,7 млн. ДФЭ. Таким образом, за 10 лет рост перевозок составит 45%.

Главное преимущество использования морского транспорта – это способность перевозить очень крупные грузы. Главными его недостатками являются ограниченные функциональные возможности и небольшая его скорость.

2.2 Железнодорожные грузоперевозки

Железнодорожный транспорт обеспечивает экономичную перевозку крупных грузов, предлагая при этом ряд дополнительных услуг, благодаря чему он занимал почти монопольное положение на транспортном рынке. Сравнительно недавно появилась тенденция к

специализации железнодорожных перевозок, что связано со стремлением повысить качество предоставляемых ими услуг. Так появились двухъярусные контейнерные платформы, сочлененные вагоны, составы специального назначения.

Грузоперевозки по железной дороге предпочтительнее других видов доставки грузов благодаря своим преимуществам.

- Разветвленная железнодорожная сеть.
- Возможность перевозки негабаритных, тяжеловесных и объемных грузов.
- Сравнительно невысокая, доступная цена.
- Скорость грузоперевозки.
- Обеспечение высокой надежности и безопасности.

Очень популярным видом грузоперевозки железнодорожным транспортом считаются контейнерные перевозки.

Контейнеры могут быть следующих видов:

- с открытым, закрываемым материей верхом, для транспортировки крупногабаритных грузов;
- танктейнер в виде цистерны для перевозки жидкости;
- рефрижератор для перевозки скоропортящихся грузов;
- со сменным корпусом легкой конструкции, легко перемещаемый без подъемного оборудования.

Использование контейнеров позволяет перевозить большие партии товара, в условиях сохранности и полной безопасности груза, что особенно важно при транспортировке опасных грузов.

Кроме того, контейнеры удобно перемещать с железнодорожных составов на другие транспортные средства: морские, воздушные или автомобили.

Кроме перевозки железнодорожными контейнерами, для менее объемных и тяжеловесных грузов очень удобно использовать грузоперевозки почтово-багажными вагонами. Это наиболее быстрый вид перевозок, так как скорость движения почтово-багажных вагонов такая же, как у пассажирского

поезда. А поддержание оптимальной температуры с помощью отопления зимой играет важную роль для некоторых грузов.

Доставить груз в Китай можно по железной дороге. Если сроки не критичны, и груз не испортится в пути, тогда железнодорожная доставка грузов — самый идеальный вариант по себестоимости. В объемах экспортно-импортных операций между Китаем и Россией доля железнодорожных грузоперевозок составляет более 65%.

На момент вступления Китая в ВТО в секторе грузовых железнодорожных перевозок существовала полная государственная монополия и он был наиболее закрытым из всей транспортно-логистической сферы. Все железнодорожные грузоперевозки осуществлялись одной компанией «Sinorail», которую полностью контролировало государство. После присоединения к ВТО этот сектор был значительно либерализован.

Обязательства Китая в отношении грузовых железнодорожных перевозок при присоединении к ВТО базировались на условиях двустороннего соглашения с Соединенными Штатами Америки, которое содержало большую часть условий членства в ВТО для Китая.

В частности, по условиям китайского Протокола о присоединении к ВТО были открыты для иностранных компаний следующие секторы:

- строительство и обслуживание железнодорожных линий, а также их участков, мостов, туннелей, грузовых депо;
- складские и курьерские услуги (при этом почтовые услуги остались сектором, закрытым для иностранных фирм);
- услуги по доставке грузов (при условии нахождения контрольного пакета в китайской собственности и соблюдении некоторых других ограничений).

В результате китайские транспортные предприятия оказались втянуты в процесс логистической глобализации. Практически все мировые транспортно-логистические гиганты зашли на рынок КНР и расширяют свое

влияние там³. Наиболее часто при транспортировке груза из Китая и стран Азии используются контейнеры. На сегодняшний день по китайским железным дорогам перевозится четверть всех коммерческих грузов мира.

Обычно ж/д транспорт выбирают при жестком планировании получения товаров и регулярной форме организации доставки грузов из Китая. Обычно это занимает не менее недели, плюс-минус в соответствии с удаленностью конечного пункта доставки от границы. Сборный груз может стартовать с севера КНР и следовать по Харбинской железной дороге. Он попадает в Россию через несколько традиционных переходов. Это путь:

- из Суйфэньхэ в Уссурийск,
- из Манчжурии в Забайкальск,
- из Хунчунь в Камышовую и так далее.

Далее перевозка осуществляется по Транссибирской магистрали в центр страны. Возможна транспортировка сборного груза еще через один традиционный переход. Это - Достык-Алашанькоу, далее в Казахстан и Россию.



Рис. 8. Карта железных дорог Китая

³ www.loginfo.ru

Уже по карте железных дорог Китая можно увидеть, что плотность железных дорог в разных частях страны разная и мало мест, где есть путь к границе РФ или Казахстана.

Железнодорожные перевозки из Китая в Россию и наоборот осуществляются через Дальний Восток, Забайкалье, Казахстан. Отправка грузов из КНР по железной дороге выполняется из Иу, Урумчи, Харбина, Чаньчуня, Шеньяна.

Железнодорожная доставка из Китая проводится по Транссибу и через территорию Казахстана. Время в пути из Владивостока и Забайкальска – до 7 – 8 дней (до Москвы). Общее время доставки грузов железнодорожным транспортом из Китая достигает 20 суток – с учетом времени постановки на вагон (во Владивостоке – до 7 – 10 суток).

Таблица 11

Примеры стоимости доставки груза из Китая в Россию с помощью железнодорожного транспорта.

Варианты доставки	Стоимость
Стоимость доставки Linyi, Китай - Забайкальск, Россия	
Перевозка грузов в вагонах по железной дороге. вид перевозки: в ж/д вагонах загрузка: около 60 тонн	USD 74350/ ж-д вагон

Железнодорожная доставка грузов из Китая проводится в контейнерах, вагонах, полувагонах, на площадках, в цистернах и другим подвижным составом. Железнодорожные контейнерные перевозки из Китая выполняются на регулярной основе: с отправкой из Владивостока и Забайкальска раз в неделю, из Синьяня через Казахстан – раз в две недели. Контейнерный поезд из Китая доходит до Москвы в срок до недели. Из Москвы груз развозится в регионы по железной дороге или автотранспортом.

Железнодорожные перевозки сборных грузов из Китая выполняются в универсальных контейнерах на контейнерных площадках российских,

казахских или китайских владельцев подвижного состава. Заказ транспорта осуществляется из Китая, где ставки ниже.

2.3. Автомобильные грузоперевозки

Перевозка грузов автотранспортом является самым распространенным способом транспортировки во всем мире. Дело в том, что перевозка грузов автотранспортом – это не только удобно, но и довольно быстро, а с ответственным перевозчиком еще и абсолютно безопасно. В случае если необходима доставка любой партии груза «от двери до двери», то поможет именно перевозка грузов автотранспортом.

Перевозка грузов автомобильным транспортом возможна на любые расстояния. Компании, специализирующиеся на данном направлении, имеют возможность перевозить грузы любого назначения и объемов. Очень удобна перевозка грузов автомобильным транспортом, если товар скоропортящийся, - в таком случае предоставляется рефрижераторный контейнер с возможностью поддерживать необходимую для товара температуру внутри контейнера. В современном мире перевозка грузов автомобильным транспортом возможна с отслеживанием места нахождения автомобиля в любой момент времени.

Автоперевозки в сфере грузоперевозок занимают особое место. Те грузоотправители, для которых важно оптимальное соотношение «скорость-качество-цена», выбирают именно автоперевозки за то, что они отвечают всем предъявляемым требованиям. К тому же автоперевозки можно отнести к тем видам перевозок, где заказчик может сам вносить коррективы относительно вида автотранспорта и маршрута доставки.

Рассмотрим карту автомобильных дорог Китая. Карта напоминает карту железных дорог Китая. Автомобильные дороги, население и производство сосредоточены вдоль побережья Китая.



Рис. 9. Карта автомобильных дорог Китая

Автотранспорт всегда подключают при создании мультимодальных схем, но это также единственная мономодальная схема доставки. Как правило, грузы из Китая в Россию везут напрямую автотранспортом в том случае, если время терпит, а пункт назначения близок к границе. Практикуют такую доставку и при недоступности конечного пункта для других видов транспорта.

Подобная доставка грузов из КНР помогает избежать дополнительных рисков – повреждения сборного груза в процессе проведения погрузочно-разгрузочных работ.

Способы, стоимость, сроки доставки товаров из Китая в Россию и наоборот оговаривается с клиентом при разработке простой или мультимодальной схемы транспортировки.

**Примеры стоимости доставки груза из Китая в Россию с помощью
автотранспорта.**

Варианты доставки	Стоимость
Стоимость доставки Linyi, Китай - Забайкальск, Россия	USD 3150/ ж-д вагон
Наземная перевозка грузов. -	

Основными причинами активного использования автотранспорта в логистических системах при торговле с Китаем стали присущие ему гибкость доставки и высокая скорость междугородных перевозок.

2.4 Воздушные грузоперевозки

Если же речь идет о быстрых сроках доставки, например, продуктов питания, и стоимость товаров велика (электроника, меховые, кожаные и ювелирные изделия), тогда лучше всего воспользоваться авиадоставкой грузов. Сроки поставки занимают всего 3-5 дней, включая и таможенные процедуры на территории России.

Услуги по организации авиадоставки грузов из Китая в Россию, осуществляются с отправкой из аэропортов городов: Гуанчжоу, Пекина, Шанхая, Гонконга и т.д. в любой город РФ с международным аэропортом.

Авиадоставка из Китая в регионы России, где нет международных аэропортов, проводится через ближайšie населенные пункты, где они есть, или через Москву, Санкт-Петербург, Новосибирск и другие крупные города с доставкой получателю автотранспортом.

Авиадоставка грузов из Китая занимает до 10 – 12 суток с учетом времени консолидации партии перед отправкой, оформления документов на товар и выполнение прочих вспомогательных работ. В случае срочной авиадоставки из Китая в Россию срок может быть сокращен до 1 – 2-х дней.

Осуществляются авиаперевозки в/из Китая грузов следующих типов:

- промышленного оборудования,
- машин и запчастей и комплектующих к ним,
- электротехники,
- строительного инструмента,
- измерительных и научных приборов.

Товары из Китая в нашу страну доставляют как срочным порядком, так и стандартным. Обычно в две российские столицы грузы идут от месяца до полутора, а в города Дальнего Востока – существенно меньше. Срочная доставка сборных и отдельных грузов из Китая проводится только мультимодально, т.е. с участием разных типов транспорта, с выполнением соответствующих такелажных работ.

Схема срочной доставки груза из Китая предполагает обязательное участие авиации. Традиционно на китайском направлении задействовано 1500 аэропортов. 4 из них находятся в:

- Пекине,
- Гонконге,
- Шанхае,
- Гуанчжоу.

Срок авиационной транспортировки через столичные аэропорты занимает традиционно одни-три дня. Такая скорость требует серьезных расходов.

В комплекс услуг по организации международных грузовых авиаперевозок из Китая входит оформление документов на партию, завоз грузов на грузовые терминалы аэропортов отправления, консолидация отправок.

Непосредственно перед отправкой груз упаковывается, маркируется, объединяется с другими товарами для совместной перевозки.

Перед отправкой карго из Китая авиатранспортом специалисты компаний должны организовать доставку грузов от поставщиков (производителей) до терминала аэропорта отправления. Перевозки по КНР осуществляются автотранспортом.

После доставки груза в РФ проводится его таможенное оформление и организовывается вывоз из аэропорта прибытия с отправкой в любой регион РФ автотранспортом.

В расчете стоимости авиадоставки грузов В/из Китая учитываются:

- наименование груза;
- вес груза;
- объем груза;
- особые условия хранения и транспортировки;
- необходимость в дополнительных работах (маркировка, фасовка, упаковка и т.д.);
- маршрут доставки.

Наиболее отработанной логистикой воздушных перевозок считается транспортировка следующих видов грузов:

- запчастей и комплектующих к грузовым и легковым транспортным средствам, машинам, оборудованию, техники;
- цветов, растений;
- промышленного, торгового, медицинского, холодильного и прочих видов оборудования.

3. Специфика международных грузоперевозок при торговле с Китаем

3.1 Риски и барьеры при доставке грузов в Китай и из Китая

Риски, связанные с перевозкой грузов в/из Китая, весьма разнообразны – это может быть порча или утрата товаров, недосмотр складских охранников или задержка на таможне.

При транспортировке грузов можно перечислить базовые проблемы, которые могут возникнуть:

- контроль качества и отгрузок (контроль качества товара, инспекция отгрузки);
- языковой барьер и потребность в услугах переводчика, гида;
- необходимость письменного перевода документов (русско-китайский и китайско-русский перевод);
- большие транспортные услуги (упаковка, таможенная очистка и сертификация);
- при работе с небольшими объемами - фирмы вынуждены формировать сборные грузы.

Использование различных «серых схем» перевозки товаров:

- *Перегруз* (подмена товара по пути следования). Редко используется перевозчиками из-за сложности реализации. После прохождения границы опломбированный груз отправляется до склада временного хранения (СВХ). По дороге автомобиль сворачивает на «тайный лесной склад». Дорогой товар заменяется на дешевый, далее транспорт идет на СВХ и растамаживается.

- *Подмена кодов ТН ВЭД*. Декларант пытается указать код товара с более низким таможенным процентом. Схема срабатывает в том случае, если для товара подходит сразу несколько кодов.

- *Фальшивый сертификат страны происхождения*. Используется при поставках товаров с высокой добавленной стоимостью (оборудование, механизмы, станки, производственные линии). Документы фабрикуются при помощи карманной фирмы в стране, где куплен товар. Цель - сэкономить на разнице в проходной стоимости товаров из развитых и развивающихся стран. Часто по такой схеме за китайским товаром маскируют продукцию европейских фирм.

- *Занижение инвойса* (сговор с производителем или поставщиком).

Подделка товарных фактур с указанием максимально низкой стоимости. Фактическая разница выплачивается контрагенту черным налом или через систему международных денежных переводов.

3.2 Таможенное оформление при международных грузоперевозках с Китаем

Декларирование и растаможивание грузов из Китая или любой другой страны (за исключением случаев, когда между государствами заключено специальное таможенное соглашение) состоит из нескольких основных формальностей:

- *Регистрация.* Любая компания, осуществляющая растаможку груза из Китая, первым делом обязана пройти таможенную регистрацию участника внешнеэкономической деятельности.
- *Предъявление таможенным органам пакета товаросопроводительных документов.* При растаможке грузов из Китая потребуются следующие документы: внешнеторговый договор купли-продажи, счет-фактура и прочие документы, подтверждающие валютную стоимость товара, спецификации на товар, товарно-транспортные документы (товарно-транспортные накладные, коносамент и т.п.), лицензии и разрешения государственных органов на ввоз определенных видов товаров, а также сертификаты качества на ввозимую продукцию.
- *Расчет и уплата таможенной пошлины на ввозимый груз и прочих таможенных сборов.* В целом растаможка грузов из Китая считается наиболее сложной процедурой в процессе импорта товаров из этой страны. Чтобы растаможка грузов из Китая прошла успешно и без задержек необходимо правильно оформить огромное количество различных документов. Даже самая незначительная ошибка может привести к отказу в

таможенной очистке товара со стороны таможенных органов, а возможно и к крупным штрафным санкциям.

Таможенная очистка представляет собой уплату госпошлин и получение государственной таможенной декларации. В число платежей на таможне, как правило, входят:

- ввозная таможенную пошлина,
- акцизный сбор,
- НДС,
- таможенные сборы.

Документы для таможенного оформления грузов и товаров из Китая

- Внешнеторговый контракт
- Упаковочный лист на груз (packing list)
- Инвойс или счет фактура (invoice)
- Коносамент (bill of lading) при перевозках морским транспортом
- Тир - Карнет (Tir - Carnet) при перевозках автомобильным транспортом
- Международная товаротранспортная накладная (CMR) при перевозках а/м транспортом

Иногда для подтверждения страны происхождения требуются сертификаты происхождения по форме А (для зарубежных стран) и сертификат по форме СТ-1 (для стран СНГ). Кроме того существуют сертификаты качества (certificate of quality), ветеринарные сертификаты, фитосанитарные и другие.

Профили риска на таможне

В таможне существуют так называемые профили риска. На практике это означает, что таможенный орган примет заявленную в декларации таможенную стоимость, только в случае если она не ниже существующих в таможне профилей риска. В ином случае, в отсутствие подтверждающих таможенную стоимость документов, таможенный орган скорректирует таможенную стоимость до уровня профиля риска или выше на свое

усмотрение. Корректировка таможенной стоимости может происходить окончательно (без возможности вернуть переплату через суд) или условно, под обеспечение денежных средств.

На некоторых таможах таможенная стоимость рассчитывается как усредненное значение между максимальной и минимальной ценой сделок по т.н. ВЭД кодам на аналогичные товары из соответствующих стран происхождения. Такой показатель называется Индекс таможенной стоимости.

Срок таможенного оформления

Таможенный кодекс отводит 3 дня на проведение и выпуск декларации, в течение этого срока таможенный орган обязан согласиться с заявленной таможенной стоимостью или запросить дополнительные документы и сведения.

Сертификация

Часть товаров требуют обязательной сертификации при ввозе в РФ, иногда на один товар требуется несколько сертификатов, наша компания содействует в получении следующих сертификатов (санитарно - карантинный, фитосанитарный, соответствия, происхождения, пожарной безопасности, ветеринарный)

Порядок прохождения границы

Для оформления заявки на перевозку в контейнерной линии необходимо оформить букинг-ноут (booking note), где необходимо указать название и контактные данные поставщика, вид груза, порты отправки и назначения и дату готовности груза. По получению такой заявки контейнерная линия по своим каналам переправляет ее в свой офис ближайший к указанному клиентом поставщику. Агенты линии связываются с поставщиком и договариваются о дате подачи контейнера под загрузку в зависимости от даты готовности груза и возможностей фабрики.

По приходу контейнера в порт назначения (г. Находка, порту Восточный, г. Владивосток) груз попадает на таможенную территорию РФ, на фидерный коносамент ставится печать «груз таможенный».

На момент прихода контейнера в порт назначения необходимо:

- Проследить, чтобы все справки и документы были актуальны на дату предоставления в таможенный орган;
- Получить 3 оригинала коносамента для передачи в линию и получения релиза от контейнерной линии. Если контейнер уже на подходе к порту назначения, а коносаменты отправитель еще не выслал, рекомендуем запросить у него телекс-релиз. Телекс - релиз это поручение, выдать груз компании указанной в графе получатель в коносаменте, при условии оплаты фрахта;
- Предоставить коммерческие документы (инвойс и пакинг-лист), документы и сведения на русском языке, исключая двойное толкование функций и назначения товара.

По завершении таможенного оформления товара на ГТД (грузовой таможенной декларации) ставится печать «выпуск разрешен». У грузополучателя остается заверенная копия ГТД для банка и оригинал ГТД для учета. НДС, уплаченная в таможенную инспекцию, учитывается налоговой инспекцией при дальнейшей продаже товара.

3.3 Обзор ценовых предложений основных транспортных компаний в направлении Самара – Китай / Китай – Самара

На сегодняшний день невозможно обобщить стоимость доставки из Китая, так как тарифы постоянно меняются и по каждому случаю обычно ведутся переговоры с заказчиком индивидуально. Доставка из Китая морскими путями дешевле, но в силу больших расстояний, требует больше времени.

Доставляя грузы контейнерами из Китая, могут возникнуть различные проблемы, особенно при выборе пути движения заказанного груза. Существуют множество путей доставки грузов из Китая в Россию, но каждые из них имеют свои преимущества и недостатки. Например, пути, которые, казалось бы, по протяженности имеют наименьший километраж, могут быть более неудобными в смысле переключивания груза с одного вида транспорта на другой, тем самым увеличивая стоимость доставки. Особенности другого пути могут быть большой километраж, но на одном виде транспорта, доставка по этому пути будет намного дешевле. Поэтому рассмотрим разные варианты решения этих проблем по транспортировке грузов из Китая на примере конкретных предложения от различных транспортных компаний.

Большинство транспортных компаний грузы из Китая сначала доставляет в Москву, а затем распределяет по регионам страны. Цены на доставку товаров из Китая в Москву зависят от множества факторов. Это расстояние от места загрузки до конечного пункта назначения, величина тарифов РЖД и китайских железнодорожных компаний, стоимость фрахта судов, величина тарифов на Drop-off (фиксированный сбор за возврат принадлежащих перевозчику контейнеров), доставка грузов из Китая в Москву до склада (в пределах и за пределами МКАД).

Таблица 13

Стоимость доставки транспортной компанией «Цепелин»

Порт отгрузки	Фрахт		Москва			
	Фрахт 20DC, услуги агента в Китае.	Фрахт 40HQ, услуги агента в Китае.	Drop off 20DC	Drop off 40HQ	ЖД+вывоз до склада в пределах МКАД 20DC	ЖД+вывоз до склада в пределах МКАД 40HQ
	(USD)	(USD)	(USD)	(USD)	(RUB)	(RUB)
Huangpu(Guangzhou), CN	1 380	2 060	100	400	80 350	130 400
Shanghai, CN	1 180	1 760	100	400	80 350	130 400
Ningbo, CN	1 180	1 760	100	400	80 350	130 400
Qingdao, CN	1 180	1 760	100	400	80 350	130 400

Taichung, TW	1 540	2 040	100	400	80 350	130 400
Dalian, CN	1 230	1 850	100	400	80 350	130 400
Kaohsiung, TW	1 245	1 730	100	400	80 350	130 400
Fuzhou, CN	1 495	2 510	100	400	80 350	130 400
Hong Kong, CN	1 380	2 060	100	400	80 350	130 400
Xiamen, CN	1 230	1 830	100	400	80 350	130 400
Chiwan, CN	1 535	2 260	100	400	80 350	130 400
Yantian, CN	1 270	1 930	100	400	80 350	130 400
Shekou, CN	1 730	2 630	100	400	80 350	130 400
Busan, KOR	980	1 310	100	400	80 350	130 400

Компания «Доброезжев» предлагает следующие варианты стоимости доставки грузов, при торговле с Китаем:

1. Поступила заявка на доставку экструзионной линии для производства пластмассовых труб из Китая до Самары. Вес груза составил 5000 килограмм. Клиент запросил рассчитать 40 футовый контейнер. Доставка Суйфэньхэ – Уссурийск, уплата таможенных пошлин, таможенное оформление составили \$1,8 за килограмм, общая стоимость $5000 \cdot 1,8 = 9000\$$. Доставку до Самары осуществляли контейнером. Стоимость доставки по России в Самару составила 160000 рублей. Товар был в Самаре уже через 24 дней.

2. В компанию поступила заявка на доставку из Китая редуктора хода экскаватора KOMATSU. Вес груза составил 730 килограмм, объём 0,4 куб. метра. Ставка за килограмм составила 3\$, общая стоимость растаможки и доставки на склад в Уссурийске $730 \cdot 3 = 2190\$$. Груз находился в пути 26 дней и был получен клиентом в Самаре в целости и сохранности. Стоимость доставки по России составила 15256 рублей.

3. Компания «Доброезжев» доставляла из Китая груз с брелками для домофона. Вес груза составлял 1890 килограмм, объём 7,5 куб. метра. Таможенное оформление с оплатой всех налогов и пошлин, а так же доставка на склад в Уссурийске составила 4\$ за килограмм. Итого $1890 \cdot 4 = 7560\$$. Доставка от нашего склада в Китае до Самары длилась 23 дня, включая

таможенную очистку товара. Стоимость доставки по России в Самару 51051 рублей.

ООО Транспортно-Строительная Компания «Сибиряк» предлагает комплексные логистические услуги, которые позволяют обеспечить срок доставки любых грузов в Самару на протяжении от 12 дней. Стоимость перевозки грузов составляет от 2 долларов США за килограмм. На большие оптовые партии расценки составляют от 170 000 рублей за доставку 120 кубометров.

Транспортная компания «Kargo268» доставляет груз в Самару по цене от 120 руб/кг. Сотрудники фирмы живут и работают в Китае, в городе Гуанчжоу на юге Китая. Минимальная партия отправки груза от 10кг!

Компания Far East Trans можете осуществить доставку любого груза из Китая в Самару, начиная от 5 кг, а также перевозку крупных партий товаров, сырья, оборудования отдельными контейнерами 20', 40' фут. и повышенной вместимости. Специалисты этой транспортной компании окажут следующий набор сервисных услуг:

- Подберут самый недорогой маршрут, принимая в учёт параметры груза и бюджет (море + ж/д, море + авто, авиа, авто, ж/д);
- Оформят при необходимости сделку, т.е. заключат внешнеэкономический договор на закупку;
- Переведут оплату поставщику;
- Вывезут груз со склада поставщика в Китае в любом городе и организуют отправку в Россию;
- Выполняют таможенную очистку груза;
- Произведут сертификацию, если это необходимо;
- Привезут товар на указанный склад в Самаре;
- Все предварительные расчёты в течение 24 часов;
- Сроки доставки 18 - 35 дней;
- Таможенное оформление 48 часов;

Пример расчёта стоимости перевозки по направлению Китай – Самара компании Far East Trans: Клиент обратился в компанию со следующим запросом. Нам необходимы услуги по доставке 20-ти футового контейнера под ваш контракт (платим рублями) из Пекина в Самару "под ключ". В контейнере 1600 металлических ножек для стула кухонного, вес контейнера 5 600 кг, цена одной ножки в Китае 10,3 \$. Возим от одного до трех контейнеров в месяц постоянно.

Стоимость транспортировки 20 фут. контейнера сервисом нашей компании по маршруту Пекин-Самара на условиях EXW составила:

- Превозка - 4 750 \$ (фрахт, погрузочно-разгрузочные работы и т.д.)
- Таможенные платежи - 4 500 \$;
- Работа декларанта - 180 \$;
- Плата за конвертацию валюты для перевода поставщику - 3% от стоимости товара;
- Агентское вознаграждение - 300 \$;
- Кроме того, клиента очень волновали сроки доставки, в итоге груз был доставлен за 3,5 недели.

4. Порядок доставки грузов в Китай из Самарской области и из Китая

4.1 Основные способы доставки грузов в направлении Самара – Китай /Китай – Самара

Управление транспортом в порядке доставки грузов в Китай из Самарской области и из Китая на пути от производителя к потребителям через сформированные логистические каналы распределения состоит в последовательном решении следующих задач:

1. Выбор вида транспорта и определение мест и способов перевалки грузов с одного вида транспорта на другой.
2. Маршрутизация этого движения для видов транспорта, свободных в определении трассы движения.
3. Контроль и управление движением транспорта в ходе доставки товаров по логистической цепи.

На выбор сочетания видов транспорта влияют:

- необходимость создания транспортных коридоров, т. е. такой части национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные по объему или интенсивности более или менее постоянные перевозки между отдельными регионами;
- целесообразность создания транспортных цепей, т. е. таких перевозок или их этапов, когда при использовании даже различных видов транспорта сами грузы остаются в неизменном виде, представляя собой стандартизованный контейнер;
- возможность технологической увязки и совместного планирования транспортировки с производством и выпуском готовой продукции и с процессом складирования;
- возможность в случае смешанных перевозок взаимной увязки и совместного планирования процессов транспортировки для различных видов транспорта.

Выбор стандартной единицы отгрузки (вагон, контейнер, паллета, фабричная упаковка и т.д.) существенно влияет на соотношение «уровень сервиса/стоимость транспортно-складской технологии». Вагоны или контейнеры обычно не требуют складской обработки и в большинстве случаев могут доставляться клиенту напрямую от поставщика. В этом случае продолжительность цикла зависит от качества информационной связи в цепи поставок и выбора надежных поставщиков. При переходе на продажи паллетами или фабричными упаковками в процесс выполнения заказа вносится дополнительный этап складской обработки, но при этом значительно расширяется круг потенциальных клиентов⁴.

Перевозки грузов в контейнерах – это современный, экономичный, стабильно развивающийся вид транспортировки грузов, используемый, в том числе и в международных сообщениях.

Контейнер – стандартная ёмкость, служащая для бестарной перевозки грузов различными видами транспорта. Контейнер представляет собой съёмный кузов транспортного средства (автомобиля, вагона, судна и др.), который приспособлен для механизированной погрузки, выгрузки и перегрузки с одного вида транспорта на другой. Размеры и ёмкость контейнера соответствуют грузоподъёмности и габаритам транспортных средств:

- Крупнотоннажный контейнер – грузовой контейнер, максимальная масса брутто которого равна 10 т. и более.
- Среднетоннажный контейнер – грузовой контейнер, максимальная масса которого не менее 3 т., но не более 10 т.
- Малотоннажный контейнер – грузовой контейнер, максимальная масса брутто которого менее 3 т.

По назначению контейнера делятся на универсальные, специализированные и специальные. Универсальный контейнер может быть

⁴ Транспортная система России: конкурентоспособность в международном измерении (Часть 1) Ю.А. Щербанин March 26, 2006

использован для перевозки любых тарно-штучных грузов в различной упаковке и укрупненных грузовых единиц. Специализированный контейнер – для штучных, сыпучих или жидких грузов (например, строительных материалов, химических веществ, пищевых продуктов и др.). Специальный контейнер – только для определённого груза, транспортируемого в особых условиях (например, в космосе, под водой и т. п.). Основные требования, предъявляемые ко всем контейнерам – обеспечение сохранности перевозимых грузов и полное использование грузоподъемности транспортных средств. По конструкции контейнеры подразделяются на крытые и открытые, водонепроницаемые и негерметизированные, металлические и из полимерных материалов с металлическим каркасом и т.д.

Контейнерные перевозки - идеальный вариант для перевозки больших грузов в направлении Самара – Китай /Китай – Самара.

Основная схема доставки контейнеров - морем из портов Китая и других стран Юго-Восточной Азии до порта Восточный, далее по железной дороге по городам России. Основное преимущество данной схемы – это минимальная себестоимость фрахта и стабильность работы, а в последнее время благодаря увеличению количества рейсов грузовых контейнерных экспрессов из Находки и Владивостока до Москвы и скорость прохождения железнодорожного участка.

В 2014 году среднее время прохождения контейнера из портов Шеньчжэня, Шанхая и Нинбо до Москвы, включая таможенную очистку в России, составляет 25-30 рабочих дней. Это в среднем на неделю – полторы быстрее, чем доставка через порты Новороссийска и Санкт-Петербурга.

Еще одним важным преимуществом этой схемы является то, что доставка контейнеров в центр России и Таможенная очистка груза значительно и дешевле через порт Восточный и Владивосток, нежели через западные логистические порталы.

Доставку груза контейнером можно разделить на несколько этапов:

- Формирование контейнера в Китае

- Доставка контейнера в порт Восточный
- Таможенное оформление (очистка) груза
- Доставка контейнера по России
- Разгрузка и возврат контейнера

Самым оптимальным способом транспортировки грузов из Китая является мультимодальная отправка морем с последующей транспортировкой по России авто- или ж/д транспортом. Контейнерная перевозка осуществляется через множество крупнейших морских портов Китая.

Таблица 14

Мультимодальные перевозки из Китая

СТРАНА	ВИД ПЕРЕВОЗКИ	СРОКИ ДОСТАВКИ
Китай, Гонконг,	Море + Ж/Д – перевозка	30-40 дней
	Морская контейнерная перевозка + автоперевозка	45-50 дней

Отгрузка через Шанхай выгоднее всего для владельцев грузов. Местные службы предлагают самую выгодную стоимость услуг. Предлагается транспортировка и через другие, не менее востребованные портовые города Китая. Это:

- Далянь,
- Тяньцзинь,
- Хуангпу,
- Гуанчжоу,
- Циндао,
- Нингбо,
- Яньтянь,
- Сиамень,

- Гонконг,

Интермодальные перевозки при торговле с Китаем - это перевозки грузов несколькими видами транспорта, причем один из перевозчиков организует всю перевозку из пункта отправки до пункта назначения.

На рисунке 10 представлена схема интермодальных перевозок с Дальнего Востока в Россию через порты Восточный / Владивосток и по Транссибирской железной дороге.



Рис. 10. Интермодальные перевозки из Китая

4.2 Основные транспортные маршруты доставки грузов в направлении Самара – Китай /Китай – Самара

Международный транспортный коридор (МТК) — система генеральных направлений транспорта. МТК удобны для единых таможенных и экономических пространств. С ними транспортно-логистическая система становится системой конкурентного транспортного сервиса.

Сегодня понятие «транспортный коридор» трактуется как воздушный, наземный или морской путь для движения по определенному маршруту. Современное определение международного транспортного коридора (МТК) шире: из него исключена такая обязательная составляющая, как необходимость транзитной перевозки.

Например, современный МТК Западная Европа - Западный Китай, который начинается в Шанхае, проходит по теперь уже единой с таможенной точки зрения территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт-Петербурге, в полной мере соответствует понятию МТК в новом прочтении. Речь идет уже не просто о перевозке и доставке грузов по назначению, а об одном из аспектов евразийской интеграции

В транспортной логистике, в системе внешнеторговых путей и действий участников транспортного процесса особое значение уделяется:

- согласованности действий участников;
- минимизации звеньев в транспортной цепи по наилучшему маршруту;
- минимальной стоимости транспортных расходов.

Каждому из международных транспортных коридоров присвоено собственное обозначение: «Север-Юг» - NS, «Транссиб» - TS, а так же «Северный морской путь» - SMP.



Рис. 11 Система международных транспортных коридоров

Самарская область занимает выгодное географическое положение, находясь на пересечении важнейших международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток».

Транспортный узел региона является одним из крупнейших в России и обладает высоким логистическим потенциалом в направлении грузопотоков между основными макроэкономическими полюсами – странами Европейского Союза и Азиатско Тихоокеанского региона.

В структуре транспортно-логистической системы России самарский транспортный узел представлен всеми видами транспорта, за исключением морского, и имеет возможность обслуживать российские и международные грузопотоки из/в Китая.

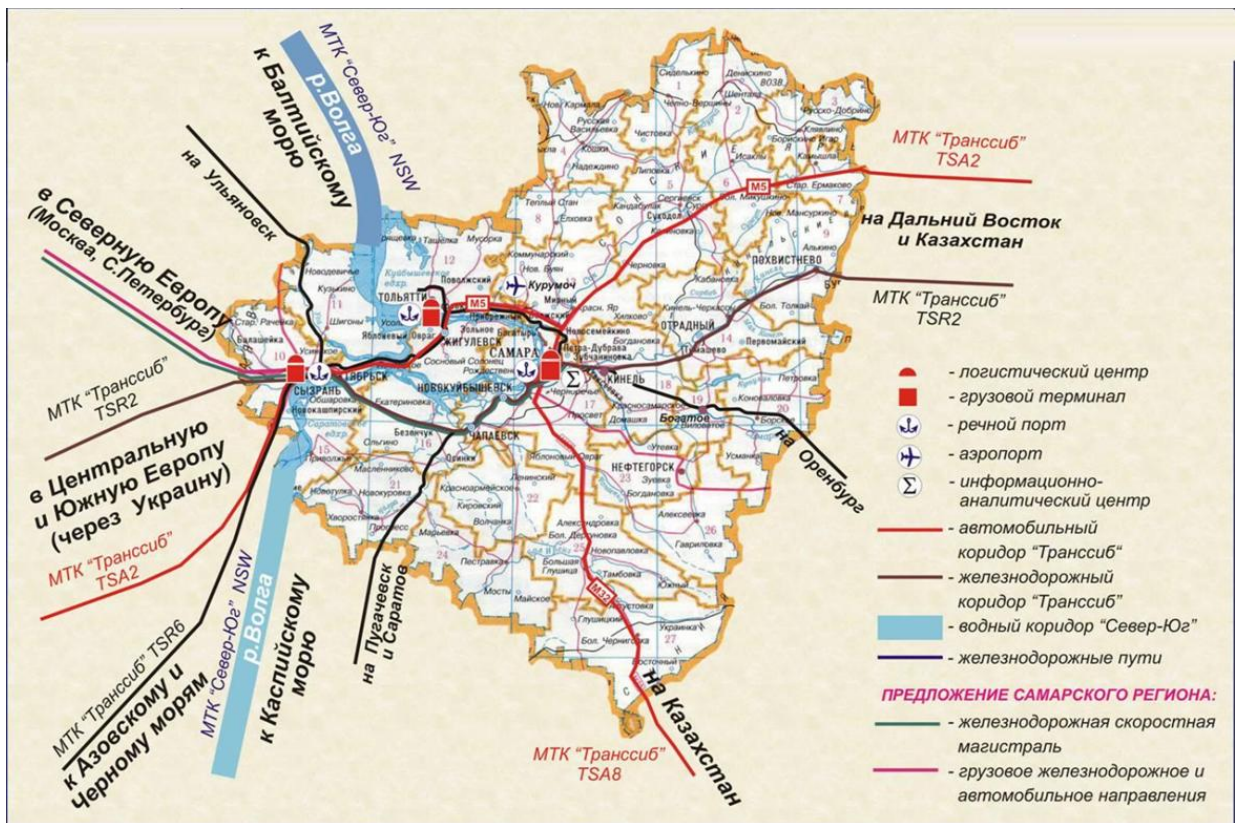


Рис. 12. Самарская область в системе МТК

Через Самару пролегают такие важные транспортные артерии, как трассы М5 и А300. С их помощью связываются меж собою Казахстан, Сибирь, Средняя Азия и регионы Центральной и Западной Европы.

В системе международного транспортного коридора «Запад – Восток» функционируют автомобильная дорога федерального значения М-5 «Урал» и Куйбышевская железная дорога, по которым перевозятся грузы из Европы на Урал и в Сибирь, Казахстан и Китай. В среднесрочной перспективе ожидается рост объемов торговли европейских стран с Республикой Корея, Японией, северными и северо-восточными районами Китая.

Плодотворным для Самарской области может стать сотрудничество России с Казахстаном с целью привлечения объемов торговли между западными регионами Китая и европейскими странами.

Для развития транспортно-логистической системы Самарской области и ее интеграции в международные транспортные коридоры значительный интерес представляет развитие международного транспортного маршрута

«Западная Европа – Западный Китай», проходящего по территории Республики Казахстан.

Главное преимущество использования данного маршрута заключается в существенном сокращении расстояний и времени доставки грузов.

Так, при осуществлении грузовых перевозок между Европой и Китаем через Казахстан расстояние уменьшается в два раза по сравнению с морским путем и на тысячу километров по сравнению с транзитом по железной дороге по территории России.

Прогнозируемый объем грузопотоков в направлении Китай – Европа через Самарскую и Оренбургскую области, рассчитанный по данным Министерства экономического развития Российской Федерации, в 2015 году составит 7,8 млн. тонн (517 тыс. TEUs), а к 2020 году возрастет до 10,9 млн. тонн (726 тыс. TEUs).

Международный автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай» - крупнейший трансграничный проект, который позволяет связать Западный Китай с Европой по маршруту Ляньюньган – Урумчи – Хоргос – Шымкент – Кызылорда – Оренбург – Казань – Москва – Санкт-Петербург – Европа. Это самый короткий путь из Китая в Европу с минимальным количеством пересечений границ. Протяжённость коридора составит 8445 км, в том числе по территории Казахстана 2787 км, по Китаю – 3425 км. Срок доставки грузов должен составлять 10-12 суток.

Развитию коридора препятствуют:

- плохое качество автомобильных дорог;
- низкий уровень придорожного сервиса;
- неразвитость сети автомобильных маршрутов;
- проблема обратной загрузки автотранспортных средств;
- поборы на дорогах («скрытые затраты»)⁸;
- длительные простои автотранспорта на границах⁹;
- запрет на движение автомобилей одних стран по дорогам других¹⁰.

Маршрут железнодорожной перевозки из Китая может пролегать через Достык, Гродеково, Забайкальск, Джимунае, Наушки, Владивосток и т.д. Направление выбирается с учетом требуемых сроков, расположения отправителя, специфики груза. На рис. 10 представлен вариант перевозки груза по железной дороге из Китая.

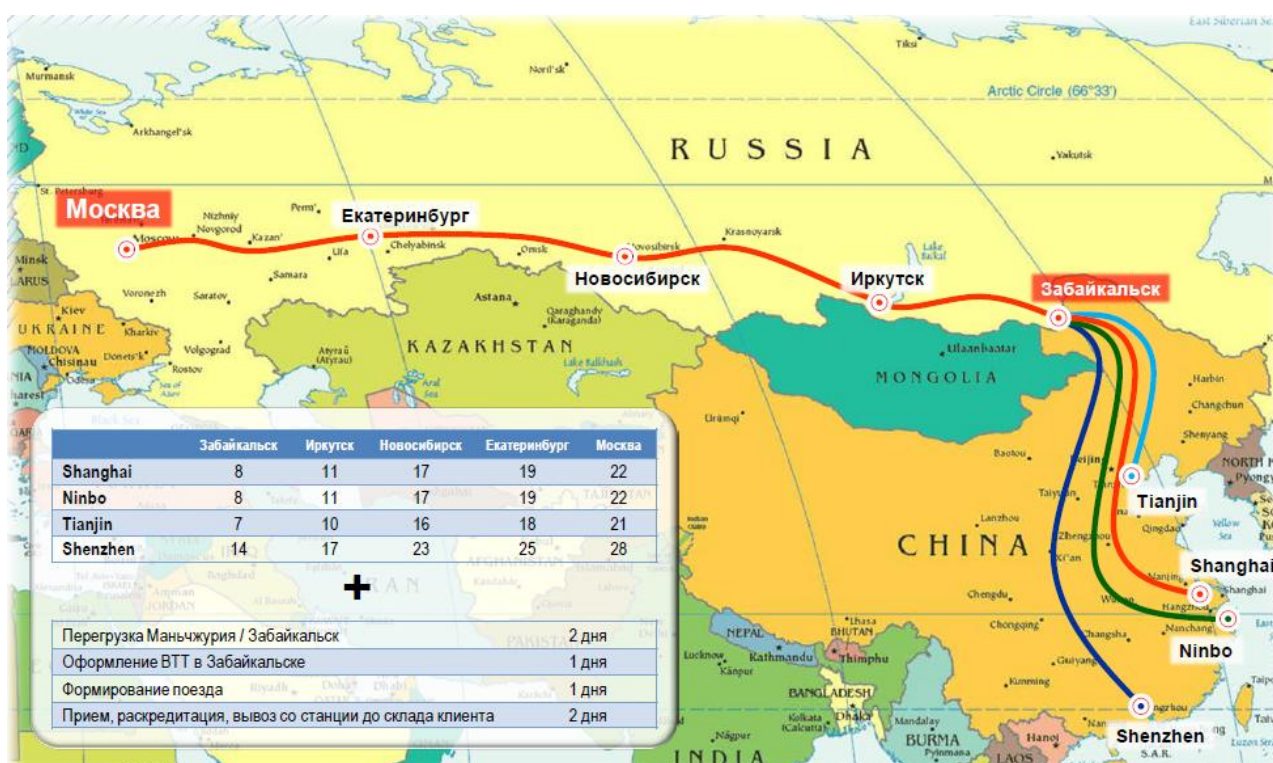


Рис. 13. Маршруты. Китай – Забайкальск - Москва

За счет использования специализированного контейнерного поезда данный маршрут может быть оптимизирован и сокращено время в пути (рис. 11).

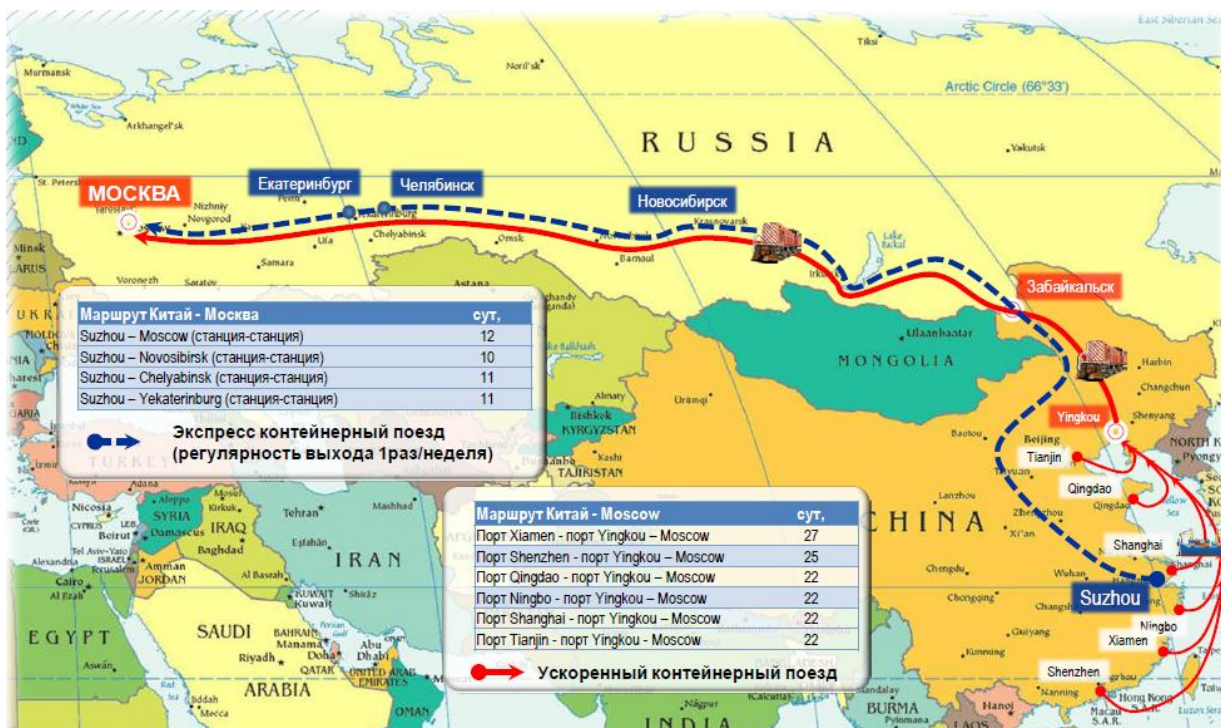


Рис. 14. Ускоренный контейнерный сервис Китай - Москва

Применения комбинированных способов перевозки груза позволяет организовать транспортный маршрут: Китай – Достык – Москва / Урал (рис. 12)

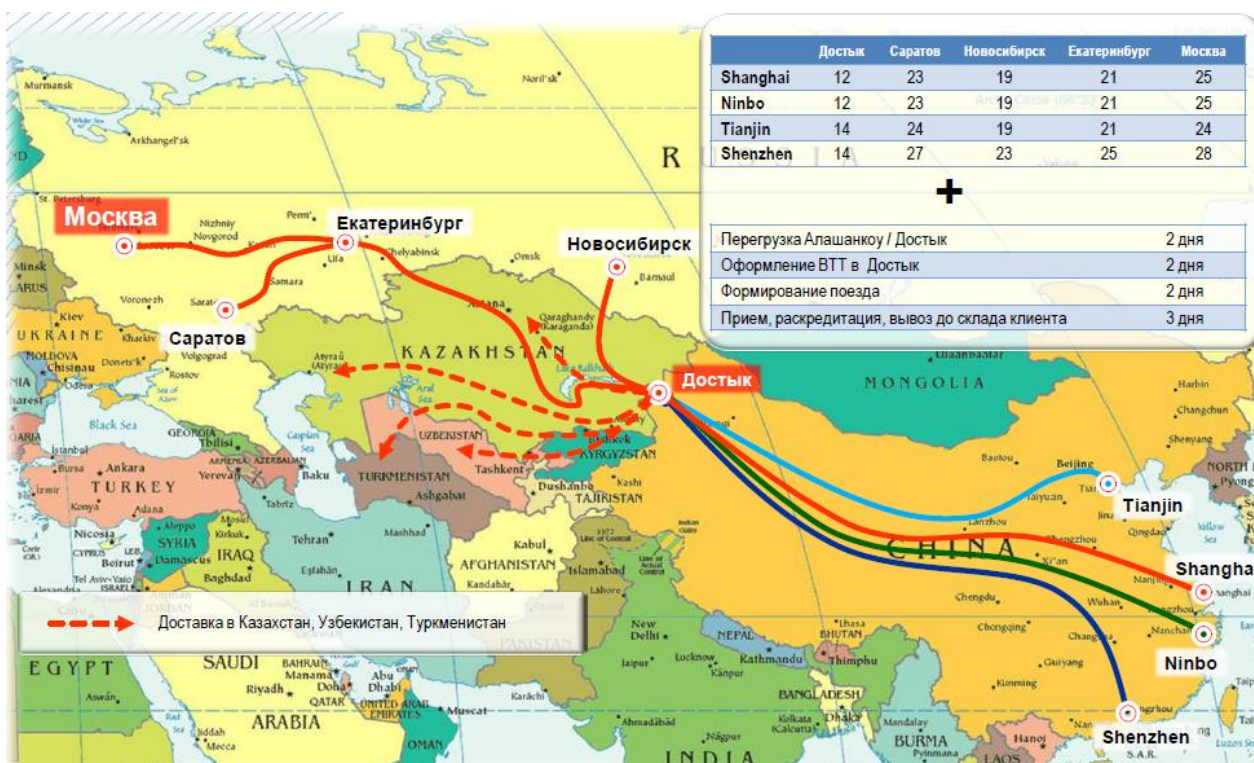


Рис. 15. Маршруты. Китай – Достык – Москва / Урал

4.3 Специфика оформления документов на перевозку грузов

Документы для таможенного оформления грузов и товаров из Китая

- Внешнеторговый контракт (в приложении приведен образец и пример заполнения контракта).
- Упаковочный лист на груз (packing list)

山东世纪春食品有限公司
中国山东沂水工业园
SHANDONG SHIJICHUN FOODSTUFF CO.LTD,
INDUSTRIAL PARK OF NORTH YISHUI, SHANDONG CHINA
装箱单
PACKING LIST

Order of / Buyer: [REDACTED] INVOICE No.: LF10C
[REDACTED] Date: APR.23,2010
Russia, city [REDACTED] S/C NO. [REDACTED] DTD 21.04.2010
Tel.: [REDACTED] BATCH NUMBER:3700D13
Fax: +7 (38 [REDACTED])
[REDACTED]

Consignee: [REDACTED]
[REDACTED]
Russia, [REDACTED]

Terms of delivery: DAF Zabaykalsk, Russia by railway

Marks	Descriptions of goods	Quantity
N/M	RAW PEANUT IN SHELL 11/13 934P.P.WOVEN BAGS SAY: NINE HUNDRED AND THIRTY-FOUR BAGS ONLY.28020kgS

G. W.: 28206.80KGS
N.W.: 28020KGS

山东世纪春食品有限公司
SHANDONG SHIJICHUN FOODSTUFF CO., LTD.
高俊安
GENERAL MANAGER

Рис. 16. Пример упаковочного листа на арахис.

• Инвойс или счет фактура (invoice) - основной документ, подтверждающий стоимость декларируемого груза. Инвойс является базой для расчета таможенных платежей и НДС, при этом берут стоимость груза на границе Российской Федерации. Практика работы с Китаем на сегодняшний день такова, что инвойс представляет из себя контракт в сильно сокращенном виде. В нем как правило указаны сроки производства товара, размер предоплаты и товар, который китайская сторона обязуется поставить. При

этом санкции за ненадлежащее исполнения договоренностей не оговаривается. Китайцы всячески сопротивляются заключению полноценного договора, так как не хотят связывать себя договорными обязательствами и подвергаться санкциям за ненадлежащее его исполнение. Поэтому вместо договора предлагают свой вариант инвойса, который юридической силы не имеет.



Guangzhou Production and Export Co.LTD.
123 BLD, Fonxe Road, Guangzhou, P.R.China
tel: 86-568900-667 fax: 86-568900-668

Commecial Invoice

To: «Design and Art» LLC
 St.Petersburg, Nevskiy pr,12
 tel/fax: +7 812 4567890
 e-mail: design-art@mail.ru

Invoice No: GUPE01001-45
 Date: 23/05/2011

Item no.	Description	H.S.code	Qty ctns	Qty, pcs	Price, USD Total Amount, USD	
					FOB Foshan, China	
SV01	Color box	4819200000	315	15120	0,14	2 116,80
SV02	Cup 8 cm	6911100000	420	20160	0,17	3 427,20
SV03	Film 10 cm	3919906900	184	9200	0,19	1 748,00
SV04	Catalogue	4901990000	626	15024	0,28	4 206,72
SV05	Film	3919906900	296	14800	0,32	4 736,00
SV06	Stand	9403208000	1095	26280	0,42	11 037,60
	Total		2936	100584		27 272,32

TOTAL PACKED IN 2936 CTNS

Guangzhou Production
 and Export Co.LTD.

Authorized Signature



Рис.17 Пример инвойса китайской компании

- Коносамент (bill of lading) при перевозках морским транспортом
- Тир - Карнет (Tir - Carnet) при перевозках автомобильным транспортом
- Международная товаротранспортная накладная (CMR) при перевозках а/м транспортом

Иногда для подтверждения страны происхождения требуются сертификаты происхождения по форме А (для зарубежных стран) и

сертификат по форме СТ-1 (для стран СНГ). Кроме того существуют сертификаты качества (certificate of quality), ветеринарные сертификаты, фитосанитарные и другие.

В России предпочитают оптимизировать налоговое бремя путем снижения себестоимости товара в инвойсе (счёт-фактуре продавца). Китайцы же зачастую, оптимизируют свои налоги, путём занижения количества товара в инвойсе. Например, в 20-ти футовом контейнере 8 тысяч устройств X, а они пишут, что их там якобы 4 тысячи, этих устройств X. Таким образом, нужно заранее интересоваться у китайских партнёров, что будет в товаросопроводительных документах, если они сами отправляют груз и готовят инвойс (счёт-фактура) и пакинг-лист. Это позволит избежать проблем при растаможке груза.

5. Рекомендации по доставки грузов в Китай из Самарской области и из Китая

Разработка оптимального маршрута грузоперевозки это важная задача при оказании качественных транспортно-экспедиторских услуг. Он создается в результате сравнительного анализа всех возможных маршрутов. При его составлении учитываются:

- пункты отправки и назначения;
- условия в пункте отгрузки и в пункте назначения;
- требуемые сроки доставки;
- ограничения по стоимости перевозки;
- габариты и вес перевозимого груза;
- допустимость перевозки груза различными видами транспорта;
- наличие договорных отношений с компаниями-перевозчиками различного профиля, а также с промежуточными складами, используемыми для реформирования транспортных единиц;
- собранная и проанализированная информация о состоянии трасс перевозки и точек обработки грузов на всем пути следования;
- доступность транспортных единиц;
- готовность груза к различным видам перевозки, объем подготовительных мероприятий по подготовке груза и его упаковки для различных видов перевозки;
- необходимость контроля качества перед отправкой и в точках перегрузки;
- требования по сопровождению груза на маршруте следования;
- предпочитаемые пункты пересечения границ и таможенного оформления;
- ограничения по прохождению различных видов груза через пропускные пункты и логистические узлы;

- другая информация, необходимая для бесперебойной доставки различными видами транспорта и многое другое.

Оптимальный маршрут позволяет не только гарантировать своевременную доставку груза получателю, но и существенно снизить затраты на его доставку, сделав ее при этом максимально быстрой и надежной.

Сама постановка вопроса о разработке и выборе оптимального маршрута грузоперевозки говорит о том, что для принятия решения мало знать исходные данные. Необходимо собрать и проанализировать множество показателей, таких как:

1. Груз:

- специфика перевозимого груза;
- габариты;
- требования к особым условиям перевозки.

2. Дорога

- сбор информации о дорогах в пункт назначения;
- анализ возможности прохождения соответствующего перевозимому

грузу транспортного средства по имеющимся дорогам.

3. Выбор транспортного средства

- в зависимости от характеристики перевозимого груза;
- в зависимости от удаленности пункта назначения;
- подбор последовательности использования транспортных средств при

мультимодальных перевозках.

4. Список государственных организаций, согласующих и контролирующих маршрут.

5. Требования по таможенному оформлению

6. Другие мероприятия

Для доставки груза до 100 кг, большой стоимости лучше выбрать авиаперевозки. К достоинствам такого способа можно отнести быстроту и

надежность. Автоперевозка очень удобна при доставке в приграничных районах – это быстро и относительно не дорого.

Если ваш груз находится в удаленных от портов провинциях северо-запада и северо-востока Китайской Республики, лучше воспользоваться железнодорожной перевозкой. В этом случае, перевозка пойдет через Приморский край и Читинскую область, транзитом через Казахстан. Это довольно дешево, хоть и занимает много времени.

Если груз по весу не превышает 30 кг, целесообразно обратиться в экспресс-службу, груз будет перевезен воздушным путем. Если груз не достаточен для заполнения всего контейнера, но срок его хранения позволяет подождать, то лучшим вариантом будет доставка так называемого сборного груза. Время, которое займет данный вариант доставки при выборе сборной модели доставки, будет зависеть от скорости комплектации и консолидации разными перевозчиками отведенного вам контейнера. Так же, определенное время уйдет на таможенное оформление, отправку контейнера до пункта назначения, таможенную отчистку, разгрузку.

Однако, если по объему, груз подходит для одного контейнера, то все намного упрощается. Перевозка идет от одного отправителя одному получателю. Это экономит много времени и сил, в особенности на подготовку документов и таможенное оформление.

Образец внешнеторгового контракта

<u>Контракт №</u>	<u>Contract #</u>
Москва «____»_____200_г.	Moscow «____»_____200_
Компания «_____», зарегистрированная по адресу _____ в дальнейшем именуемое "Продавец" в лице _____, _____, действующего на основании устава, и ООО "_____", именуемое в дальнейшем "Покупатель" в лице _____ – генерального директора, действующего на основании устава, подписали настоящий контракт о нижеследующем:	Company «_____» registered _____ (hereinafter referred to as the "SELLER"), represented by _____, _____, due to the power of the statement on the one hand, and ООО "_____" (hereinafter referred to as the "BUYER"), represented by _____, General Director, due to the statement on the other hand, have concluded the Present Contract on the following:

1. Предмет контракта

Продавец обязуется отгрузить, а Покупатель – купить на условиях (**базисные условия поставки**) согласно Инкотермс-2000 товары, номенклатура которых приведена в Приложении 1 к настоящему Контракту, являющемся неотъемлемой частью контракта, на общую сумму _____ (_____) долларов США в срок до _____.

2. Цены по Контракту и общая стоимость Контракта

2.1. Все цены на товары оговариваются в предложениях Продавца и обозначаются в долларах США. Продавец имеет право изменять цены при условии оповещения Покупателя о предстоящем изменении не менее чем за две недели.

2.2. Общая стоимость настоящего Контракта _____ (_____) долларов США и остается неизменной, даже если Продавец изменяет цены в течение срока действия Контракта.

2.3. Все расходы, включая таможенные, после подписания и исполнения Контракта уплачиваются сторонами на территориях своих стран.

3. Условия поставки

3.1. Условия поставки: **базисные условия поставки**.

1. Subject of the contract

The SELLER is to ship and the BUYER is to buy products (hereinafter referred to as the "GOODS") on terms **delivery basis** (Incoterms-2000) in accordance with the specification given in SUPPLEMENT #1 attached to the Present Contract and constitute an integral part thereof, for the whole amount _____ (_____) USD up to _____.

2. Price and total amount of the contract.

2.1. All the prices are specified in the SELLER's proposals and fixed in US dollars. The SELLER has a right to change prices in case of informing the BUYER two weeks before these changes.

2.2. The total amount of the Present Contract is _____ (_____) USD and is to be firm and not subject to any alterations even if the SELLER changes prices for the duration of the Present Contract.

2.3. After signing and fulfillment of the Present Contract all the expenses, including custom dues, are paid by the parties on their own territories.

3. Terms of delivery

3.1. Delivery terms: **delivery basis**.
3.2. GOODS are delivered in lots formed in the

3.2. Поставка Товара осуществляется партиями, сформированными на основании заказов Покупателя и наличия Товара на складе Продавца.

3.3. Заказ считается принятым к исполнению, если Продавец выставил Покупателю предварительный инвойс.

3.4. Инвойс вступает в силу с момента подтверждения Покупателем согласия на оплату по этому инвойсу.

3.5. Продавец обязуется в течение 5 дней с момента подтверждения Покупателем согласия на оплату по выставленному инвойсу отгрузить Товар со склада Изготовителя.

Продавец обязан известить Покупателя о факте отгрузки Товара в кратчайшие сроки, сообщив следующие данные: дату отгрузки, номер Контракта, наименование средства доставки, номер товаросопроводительного документа, описание, количество и вес отгруженного Товара.

В случае если Продавец не произвел отгрузку товара в течение 5 дней с момента подтверждения Покупателем согласия на оплату по выставленному инвойсу, он обязан уплатить покупателю 0,1% от стоимости заказа за каждый день задержки.

В случае если Продавец не произвел отгрузку товара в течение 30 дней с момента подтверждения Покупателем согласия на оплату по выставленному инвойсу, Покупатель вправе отказаться от заказанного товара.

3.6. Право собственности на Товар переходит к Покупателю в момент _____ (согласно базису поставки).

4. Условия оплаты

4.1. Покупатель оплачивает 100% суммы, указанной в инвойсе, в течение 90 календарных дней по завершению оформления документов по таможенной очистке груза.

В случае просрочки платежа, Покупатель должен уплатить Продавцу пени в размере 0,1% от просроченной суммы за каждый день просрочки.

Авансовые платежи возможны по согласованию сторон. В случае непоставки товара Продавец возвращает сумму авансового платежа не позднее 90 дней со

assortment, based on BUYER's orders and availability of GOODS in the SELLER's stock.

3.3. The order considered to be implemented if the SELLER makes out a pro forma invoice to the BUYER.

3.4. Invoice comes into power after the BUYER confirms its payment.

3.5. The SELLER shall ship the GOODS from manufacturer warehouse within 5 days after BUYER's confirmation of the invoice.

The SELLER shall inform the BUYER of the fact of shipment as soon as possible and shall provide following information: Date of shipment; Contract No.; Name of Vessel, No. of Document of Title, Description, Number and Weight of the GOODS.

In case the GOODS are not shipped within 5 days after BUYER's confirmation of the Invoice, the SELLER is to pay the BUYER the fine 0,1% of the cost of non-shipped GOODS.

In case the GOODS are not shipped within 30 days after BUYER's confirmation of the Invoice, the BUYER has a right to refuse these GOODS.

3.6. The right of ownership for the GOODS shall pass to the BUYER at the moment of _____ (according to the delivery basis).

4. Terms of payment

4.1. The BUYER shall pay 100% of the Invoice within 90 calendar days after executing records on customs clearance is completed.

If failing to pay on time, the BUYER is to pay the SELLER the fine 0,1% of the Invoice, which was not paid on time.

Payments in advance are available if both parties have agreed. In case of non-delivery SELLER is to reimburse the amount of the payment in advance not later than 90 days from the day BUYER made the payment.

4.2. All payments under this Contract are made in US dollars by bank remittance to the

дня аванса.

4.2. Все платежи по настоящему контракту осуществляются в долларах США банковским переводом.

5. Упаковка и маркировка

5.1. Товары должны быть упакованы в соответствии с требованиями к каждому виду Товара.

Внешняя и внутренняя упаковка должны обеспечивать защиту от порчи, повреждений и атмосферных воздействий.

Ящики, в которые упакован товар, должны быть отмаркированы с трех сторон: верхней и двух противоположных друг другу боковых сторон. Все сопроводительные документы (упаковочные листы, спецификации) так же, как маркировка и техническая документация, должны быть составлены на английском языке.

6. Приемка

6.1. Товар считается доставленным Продавцом и принятым Покупателем:

по количеству - в соответствии с сопроводительными документами;
по качеству – в соответствии с сертификатом качества Продавца.

6.2. Окончательная приемка выполняется в стране Покупателя. Товары принимаются:

по количеству мест - на момент получения Товара от Экспедитора (Перевозчика);
по количеству содержимого в упаковке - не позднее двух недель после получения Товара, а также на момент вскрытия упаковки;
по качеству – не позже месяца после вскрытия упаковки.

6.3. Приемка выполняется уполномоченным представителем Покупателя с приглашением при необходимости представителя Торговой палаты (по выбору Покупателя) с оформлением акта приемки.

7. Качество и гарантии

7.1. Качество Товара должно находиться в полном соответствии с Сертификатом качества производителя.

7.2. Для Товара, качества которого требуют специальных гарантий, устанавливается

SELLER's account.

5. Packing and Marking

5.1. The GOODS shall be packed and marked in accordance with the demands of each kind of the GOODS.

Internal and external packing shall secure full safety of the GOODS and protect them against any breakage and damage as well as atmospheric effects.

Each carton used for packing the GOODS shall be marked three sides: top one and two opposite to each other side sides. All the covering documents such as Packing and Specification Lists as well as Marking and Technical Documentation shall be written down in English.

6. Acceptance of the GOODS

6.1. The GOODS are considered as delivered by the SELLER and accepted by the BUYER:

as to number of packages - according to shipment documents;
as to quality - according to the Quality Certificate issued by the SELLER.

6.2. Final acceptance is to be made in the territory of the BUYER.

The GOODS are being accepted:
as to number of packages_ - on receipt of the GOODS from a Forwarder (Carrier);
per quality of items_- not later than two weeks after receiving the GOODS and the moment of opening the package;
as to quality_- not later than one month after opening the package.

6.3. Acceptance of the GOODS shall be made by the official representative of the BUYER in the presence of, if necessary, the official representative of the Chamber of Commerce (at BUYER's discretion) with the execution of the report of acceptance.

7. Quality and Warranty

7.1. The quality of the GOODS shall conform to the Quality Certificate issued by the supplier.

7.2. For the GOODS being in need of special warranty, the warranty period is fixed within 12 months from the date of delivery.

гарантийный срок 12 месяцев со дня поставки.

7.3. Если в течение гарантийного срока Товар, поставленный Продавцом, проявит дефекты или несоответствие условиям Контракта, Продавец обязан устранить дефект или заменить дефектные компоненты за свой счет. Доставка дефектных товаров при возврате выполняется за счет Покупателя.

8. Претензии

8.1. Покупатель может выдвинуть Продавцу претензии по количеству и качеству Товара в течение двух недель со дня приемки.

Для Товара, обеспеченного гарантийным периодом, претензии по качеству могут быть выдвинуты и в течение месяца после истечения гарантийного срока при условии, что Покупатель обнаружил дефекты в течение гарантийного срока.

8.2. Претензии подтверждаются Сертификатом нейтральной компетентной экспертной организации.

8.3. Продавец должен удовлетворить возникшую претензию в течение 20 дней с момента ее получения.

9. Форс-мажор

В случае обстоятельств, делающих невозможным частичное или полное выполнение Контрактных обязательств любой из сторон, а именно: пожар, стихийные бедствия, война или боевые действия, эмбарго дата исполнения Контрактных обязательств изменяется в соответствии с продолжительностью воздействия таких обстоятельств.

Если такие обстоятельства продолжаются более трех месяцев, каждая из сторон имеет право отказаться от дальнейшего исполнения Контрактных обязательств, и в этом случае ни одна из сторон не имеет права требовать возмещения понесенных убытков.

Сторона, находящаяся под воздействием обстоятельств, делающих невозможным исполнение Контрактных обязательств, должна информировать другую сторону о наступлении или окончании таких обстоятельств в течение пяти дней. Документы из Торговой палаты стран

7.3. Should the GOODS within the guarantee period prove to be defective or not corresponding to the Terms and Conditions of the Present Contract, the SELLER shall eliminate defects or replace defective parts. The costs on the delivery of defective parts back to the SELLER are covered by the BUYER.

8. Claims

8.1. The BUYER can claim the SELLER for quantity as well as for quality within two weeks from the date of acceptance.

For the GOODS ensured by a warranty period claims can be made 30 days after warranty period expires in case if the BUYER has found defects within this warranty period.

8.2. The claims must be proved by the Certificate drawn up by a competent independent expert Organization.

8.3. The SELLER is to examine and fulfill the claim within 20 days on receipt of the claim.

9. Force-majeur

If in the case of the Force-majeur circumstances, namely fire, natural calamity, blockade, embargo on exports or Imports, or some other ones not dependent on the Parties, the full or partial execution of this Contract becomes impossible by any of the participants, the period of the obligations execution is extended in correlation with the time frame of the Force-majeur circumstances.

If such circumstances and their consequences should continue for more than three months each of the Parties in this Contract shall have the right to reject all future obligations stipulated in the Contract. Neither Party shall have the right to claim compensation for damages related to these circumstances from the other Party.

Either Party who finds it impossible due to such circumstances to accomplish their obligations according to this Contract shall immediately inform the other Party by both electronic means and registered mail of the Force-majeur circumstances. A certificate issued by the

Продавца и Покупателя, соответственно, будет подтверждать очевидность вышеупомянутых обстоятельств, их наличие и продолжительность.

10. Прочие условия

10.1. Продавец имеет право передачи Контрактных обязательств третьей стороне и должен уведомить об этом Покупателя сообщением по факсу.

10.2. Настоящий Контракт может быть изменен или расторгнут только с оформлением письменного соглашения сторон.

Любые изменения и дополнения к настоящему Контракту являются его неотъемлемой частью и действительны только в случае, если они письменно оформлены и заверены подписями уполномоченных представителей обеих сторон.

10.3. После подписания Контракта все предыдущие переговоры и относящаяся к ним переписка аннулируются и становятся недействительными. Настоящий Контракт составлен в 2 экземплярах, русский и английский вариант имеют одинаковую юридическую силу.

10.4. Срок действия контракта: контракт вступает в силу с момента его подписания сторонами и действует до _____.

11. Аннотация

С целью высокой эффективности в решении текущих проблем, связанных с этим Контрактом, стороны заявляют, что посланные факсом документы действительны до момента получения оригиналов, но не более 180 календарных дней, по истечении которых подлинники документов должны быть предоставлены другой стороне. Продление срока действия документов извещением по факсу не допускается.

12. Юридические адреса и банковские реквизиты сторон

Chamber of Commerce of an appropriate geographical entity, related to either the SELLER's or BUYERS' countries, shall serve as proper proof of the existence of a Force-majeur and its duration.

10. Other terms

10.1. The SELLER is entitled to transfer its Contract obligations to a third party after the BUYER is to be informed about it by fax.

10.2. The present Contract can be changed or annulled only after both parties' written consent.

All amendments and additions to the Present Contract are its inherent parts and valid only if they are made in writing and signed by both parties.

10.3. After signing the Present Contract all previous negotiations and correspondence between the parties in connection with it shall be considered null and void. The present contract exists in two copies. All of them (Russian and English) have equal juridical validity.

10.4. The Duration of the Present Contract: The Present Contract comes to power from the moment of being signed and is valid until _____.

11. Annotation

In order to make this Present Contract work more effectively, both parties announce that documents sent by fax are valid till the original documents arrival, but not longer than 180 calendar days, after 180 days being over, the original documents are to be presented to the other party. Extension in validity by fax is not allowed.

12. Legal address and Bank Requisites of the Parties

В случае изменений банковских реквизитов любой из сторон другая сторона должна быть поставлена об этом в известность в письменном виде, и в течение 10 дней надлежит составить подписанное обеими сторонами Дополнение к настоящему контракту с вновь установленными банковскими реквизитами.

In case of bank requisites being changed by any of the parties, the other party shall be informed about it in writing and within 10 days an ADDENDUM to the Present Contract with new Bank requisites is to be made and signed by both parties.

Покупатель (BUYER):

SELLER (Продавец):

Пример заполнения проформы контрактов на поставку арахиса для наземной и морской перевозки, различных условий оплаты

CONTRACT No. F01	КОНТРАКТ Номер F01
<p>Shandong, China October 26, 2008 Junan Zhongsheng Cereals, Oils&Foodstuffs Co.Ltd¹ , represented by Mr.Wu Kegui hereinafter referred to as the "Seller" on the one hand, and Orexpotrebsouz Ltd, represented by Mr. Ivan Ivanov hereinafter referred to as the Buyer on the other hand have concluded this Contract as follows:</p> <p>1.Subject of the Contract 1.1. Seller has sold, and Buyer has bought peanut products from Shandong Province Chinese origin. 1.2. The nomenclature, grade, crop, date of manufacturing, price per unit and quantity of the delivered goods are defined by Specification on each delivery being integral part of the given contract.</p> <p>2. Price and Total Cost of Contract 2.1 Price on goods sold under the present contract are specified in US dollars 2.2. Cost of packing is included in the price. The packing delivered together with the goods and is irrevocable. 2.3. The total quantity of the contract is 1000 MT² 2.4. Total cost of the contract 1000 000 US dollars 2.5. Currency of payment - US dollars</p> <p>3. Terms of Delivery 3.1. The supplying of the goods will be done in separate shipment by sea. Supplying conditions will be defined in Specification to this contract for each next shipment accordingly. 3.2. The arrival to Odessa³ will be made not later than 45 days after dispatching the</p>	<p>Shandong, Китай 26 октября 2008 Junan Zhongsheng Cereals, Oils&Foodstuffs Co.Ltd¹, в лице Mr. Wu Kegui в дальнейшем именуемый как "ПРОДАВЕЦ", с одной стороны, и ООО «Орехпотребсоюз» в лице директора Иванова И.И. именуемый как ПОКУПАТЕЛЬ с другой стороны заключил данный контракт о нижеследующем:</p> <p>1. Предмет Контракта 1.1. ПРОДАВЕЦ продает, ПОКУПАТЕЛЬ покупает арахис китайского происхождения (провинция Shandong). 1.2. Сорт, вид, урожай, дата производства, цена за единицу и количество поставленных товаров в каждой партии должна быть согласована обеими сторонами и указана в Дополнении которое является неотъемлемой частью контракта.</p> <p>2. Цена и Общая стоимость Контракта 2.1 Цена на товары, проданные по существующему контракту, определена в долларах США. 2.2. Стоимость упаковки включена в цену. Упаковка, поставленная вместе с товарами безвозвратна. 2.3. Общий объем контракта 1000MT². 2.4. Общая стоимость контракта 1000 000 долларов США. 2.5. Валюта расчетов – доллары США</p> <p>3. Сроки Поставки 3.1. Поставка товаров будет производиться морским путем и отдельными партиями. Условия поставки указываются в соответствующем дополнении к этому контракту для каждой следующей поставки. 3.2. Прибытие судна в Одессу³ будет произведено не позже чем через 45 дней после отгрузки товара 3.3. ПРОДАВЕЦ сообщит Покупателю в письменной форме относительно отгрузки в течение 24 часов, после того как судно</p>

<p>goods</p> <p>3.3. The Seller will inform the Buyer in written form about the shipment within 24 hours since the vessel has left the loading port. The information shall include vessel name, shipping date, type of goods, Bill of Lading No., number of packages, gross and net weight.</p> <p>3.4. In case if terms of delivery are not observed, the Seller must compensate to the Buyer beforehand specified losses at the rate of 0,1% per each of day of delay from cost of ordered goods according to the Specification.</p> <p>3.5. In case, if shipment delay to Odessa is over three months, the BUYER has the right to interrupt action of the present contract without any indemnification for the losses, which the SELLER can carry. The value of coordinated and beforehand of certain losses is not subject to reconsideration by Arbitration. At any cases the SELLER does not carry any responsibility for indirect losses.</p> <p>In this case the SELLER return back to the BUYER advance payment amount and full compensation amount in accordance with point 3.4. of the present contract.</p> <p>3.6 In case if shipped goods will be damaged for any reason or part of it will be absent, the BUYER must inform the SELLER about it in writing during 10 (ten) days from the date of receiving goods by the BUYER. Otherwise the SELLER does not carry the responsibility to the BUYER for such losses.</p> <p>3.7 In case of revealing the poor-quality or smaller quantity of the goods during of acceptance of the goods the SELLER undertakes to compensate spoilage and shortage during 5 (five) days after granting by the BUYER of the appropriate documents or accordingly to reduce price of the shipped goods.</p> <p>4. Quality and packing</p> <p>4.1 The quality of the delivered goods should correspond to the normative documentation on the given grade of the goods. The delivery of</p>	<p>отплыло из порта погрузки. Информация должна включать название судна , дату отгрузки , тип товаров, коносамент (Bill of lading) , количество мешков , веса нетто и брутто.</p> <p>3.4. В случае, если сроки поставки не соблюдаются, ПРОДАВЕЦ выплачивает компенсацию Покупателю в размере 0,1 % за каждый день задержки от стоимости партии товара согласно Дополнению к данному контракту.</p> <p>3.5. В случае, если поставка в Одессу задерживается более чем на 3 (три) месяца, ПОКУПАТЕЛЬ имеет право прервать действие существующего контракта без любой компенсации за потери, которые ПРОДАВЕЦ может нести. Величина согласованных и заранее оцененных убытков не подлежит пересмотру Арбитражем. Ни при каких обстоятельствах ПРОДАВЕЦ не несет ответственности за косвенные убытки. В этом случае ПРОДАВЕЦ возвращает Покупателю сумму произведенной предоплаты, а так же полную сумму штрафных санкций, указанных в п. 3.4. настоящего Контракта.</p> <p>3.6.В том случае, если при поставке товаров они окажутся поврежденными или выяснится количественная недопоставка, ПОКУПАТЕЛЬ обязан известить об этом ПРОДАВЕЦА письменно в течении 10 (десяти) дней с даты получения товара ПОКУПАТЕЛЕМ. В противном случае ПРОДАВЕЦ не несет ответственности перед ПОКУПАТЕЛЕМ за такие убытки, понесенные им.</p> <p>3.7. В случае выявления брака или недостачи при приемке – сдаче товара ПРОДАВЕЦ обязуется компенсировать брак и недостачу в течении 5 (пяти) дней после предоставления ПОКУПАТЕЛЕМ надлежащим образом оформленных документов (акта об установлении расхождения в количестве и качестве товара при приемке) или соответственно уменьшить стоимость поставленного товара.</p> <p>4. Качество и упаковка</p> <p>4.1.Качество поставляемого товара должно соответствовать нормативной</p>
---	--

<p>each party of the goods should be accompanied by the certificate of quality on given production and phytosanitary certificate.</p> <p>4.2 The quality of peanuts shall meet the following requirements:</p> <p>For peanut's kernels:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moisture - not more than 9.0%; - Admixture - not more than 1.0 %; - Imperfect Kernels – not more than 5.0 %⁴. <p>For blanched peanut kernels:</p> <ul style="list-style-type: none"> Moisture - not more than 5.5%; Admixture - not more than 0.2 %; Half grains – not more than 15 % <p>4.3. The delivery – acceptance of the goods will be made by transfer of the goods in Odessa.</p> <p>4.4. The goods are handed over and accepted by the parties if there is no divergence between the put goods and accompanying documents.</p> <p>4.5. With the goods the following documents⁵ follow:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commercial invoice - 3 originals 2 copies - Certificate of quality - 1 original 2 copies - Certificate of an origin 1 originals 2 copies - Bill of Lading - 3 originals 3 copies - Railway bill is issued on the buyer name (or on a consignee as per the buyer's request) – 1 copy; - Certificate on fumigation 1 original 2 copies - Certificate of phytosanitary 1 original , 2 copies - Certificate of Veterinary - 1 original, 2 – copies - Certificate of Insurance, that is confirmed the institute cargo cloused all risks, that the insurance company is assumed - 1 original - Contract original signed and stamped by the SELLER– 1 original - Declaration of export (in Chinese)– 2 copies. - assured by SELLER from Chinese into English translation of export declaration. 	<p>документации на данный сорт товара. Поставка каждой партии товара должна сопровождаться сертификатом качества на данную продукцию и фитосанитарным сертификатом.</p> <p>4.2. Качество поставляемого товара должно отвечать следующим требованиям:</p> <p>Для ядер арахиса:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Влажность не более 9 %. - Примеси не более 1.0 %. - Несовершенные ядра не более 5.0 %⁴. <p>Для бланшированного арахиса</p> <ul style="list-style-type: none"> Влажность не более 5,5 %. Примеси не более 0.2 %. Половинки не более 15 %. <p>4.3. Сдача – приемка товара будет осуществляться при передаче товара перевозчику в г Одесса.</p> <p>4.4. Товар считается сданным и принятым сторонами по качеству и количеству при отсутствии расхождения фактически поставленного товара с сопроводительными документами.</p> <p>4.5. С товарами следуют следующие документы⁵:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Коммерческий инвойс - 3 оригинала, 2 копии; - Сертификат качества-1 оригинал, 2копия; - Сертификат происхождения- 1оригинал, 2 копии; - Коносамент (Bill of Lading) - 3 оригинала, 3 копии; - железнодорожная накладная (railway bill) на имя Покупателя (или указанного Покупателем Грузополучателя) 1 копия - Сертификат о фумигации- 1 оригинал, 2 копии; -Фитосанитарный сертификат 1 оригинал, 1 копия; - Ветеринарный сертификат 1 оригинал, 2 копии. -Страховой сертификат, подтверждающий страхование груза от всех рисков, которые предусмотрены страховой компанией – 1 оригинал - Оригинал контракта, подписанный ПРОДАВЦОМ – 1 оригинал - Экспортная декларация– 2 копии. - заверенный ПРОДАВЦОМ перевод с китайского на английский язык экспортной
---	--

<p>All documents should be in English or Russian. The copies of the documents in Chinese must have the assured by SELLER from Chinese into English translation</p> <p>4.6. The Seller carries the responsibility for correctness of filling of the accompanying documents and its delivery to the BUYER in proper time. In case of absence any documents are indicated in point 4.5. and delay in its delivery being happened because of the SELLER fault, the SELLER must compensate to the BUYER all expenses connected with its re-registration or goods delay.</p> <p>5. Terms of Payment Ниже приведены 3 возможные схемы оплаты. Оставить нужно только одну.</p> <p style="text-align: center;">1</p> <p>5.1 After signing the contract, the BUYER will open irrevocable L/C at sight on of amount of shipping goods in accordance with Specification to this contract. L/C will be emitted by bank of the BUYER</p> <p>5.2. The SELLER must arrange the goods for shipping and to dispatch it within 15-20 days after opening the L/C.</p> <p>5.3. The SELLER ships the goods as per L/C conditions</p> <p>5.4. The SELLER sends all original documents to the buyer's bank.</p> <p>5.5. As per L/C condition the BUYER's bank pays the funds to the SELLER as soon as agreed list of originals arrive to the BUYER's bank.</p> <p style="text-align: center;">2</p> <p>5.1. The payment will be done under the following conditions: 30 % of an advance payment through 10(ten) days after receptions and signings the original of the contract, 70 % on conditions D/P at sight (documents against payment) through bank of the BUYER in 7 (seven) days after delivery the originals of the documents to the BUYER's bank, but not later than 7 (seven) days till the cargo arriving to Odessa, Ukraine.</p> <p>5.2. The SELLER must arrange the goods for</p>	<p>декларации.</p> <p>Все документы должны быть оформлены на английском или русском языках. Копии документов на китайском языке должны иметь заверенный ПРОДАВЦОМ перевод с китайского на английский язык.</p> <p>4.6. Ответственность за правильность заполнения сопровождающих документов и своевременное предоставление их Покупателю несет ПРОДАВЕЦ. При отсутствии каких либо документов из указанных в п.4.5. и их несвоевременную доставку, произошедшую по вине ПРОДАВЕЦА, ПРОДАВЕЦ обязан компенсировать все расходы ПОКУПАТЕЛЯ связанные с их переоформлением или задержкой груза.</p> <p>5.Оплата Ниже приведены 3 возможные схемы оплаты. Оставить нужно только одну.</p> <p style="text-align: center;">1</p> <p>5.1. После подписания контракта, ПОКУПАТЕЛЬ обязуется выставить безотзывный, неделимый аккредитив на сумму поставляемого товара, согласно Дополнения на поставку. Аккредитив эмитируется в банке ПОКУПАТЕЛЯ.</p> <p>5.2. ПРОДАВЕЦ обязан отправить товар в течение 15-20 дней после выставления аккредитива.</p> <p>5.3. ПРОДАВЕЦ отправляет товары в соответствии с условиями аккредитива.</p> <p>5.4. ПРОДАВЕЦ шлет все оригиналы документов в банк ПОКУПАТЕЛЯ.</p> <p>5.5. По условиям аккредитива банк перечисляет средства Продавцу, как только оговоренный список оригиналов прибывает в банк ПОКУПАТЕЛЯ.</p> <p style="text-align: center;">2</p> <p>5.1. Оплата производится на следующих условиях: 30 % предоплаты в течении 10-ти дней после получения подписанных оригиналов контракта, 70% на условиях D/P at sight (documents against payment), через банк ПОКУПАТЕЛЯ в течение 7(семи) дней после доставки</p>
---	---

<p>shipping and to dispatch it within 15-20 days after receiving the advance payment.</p> <p>5.3. The SELLER sends all original documents (listed in p. 4.5) to the buyer's bank by express mail (DHL, TNT, EMS, etc) and the copies send to the BUYER directly by fax or by e-mail. The documents must be issued in English language and represent to the BUYER's bank within 21 days from the date of issuance of Bill of lading</p> <p>5.4. As per D/P condition the BUYER's bank will provide these documents to the BUYER after his payment of rest 70% of cargo's cost to the SELLER.</p> <p>5.5. All the charges are incurred by D/P in the Buyer's bank are to be charged to the Buyer's account, in the Seller's bank – to the Seller's account.</p> <p style="text-align: center;">3</p> <p>30 % of an advance payment through 10(ten) days after receptions and signings the original of the contract, 70 % on conditions paid against the copy of all documents by fax, the seller should submit all original documents to buyer as soon as receiving 70% from buyer</p> <p>6. Guarantee</p> <p>6.1. THE SELLER gives a guarantee, that all goods correspond to the qualitative documents for the period 15(fifteen) days from the date of discharging at the destination port.</p> <p>7. Packing</p> <p>Ниже приведены 2 варианта..</p> <p style="text-align: center;">1</p> <p>7.1. Goods shall be packed in 50kg netto strong gunny bags. The packing of the goods to be shipped should ensure the safety of the goods during the transportation.</p> <p style="text-align: center;">2</p> <p>7.1. Goods shall be packed in 25kg p.p woven bags with vacuum inner. The packing of the goods to be shipped should ensure the safety of the goods during the transportation.</p> <p style="text-align: center;">Оставить нужно один</p> <p>Each package shall be provided with marking on English and Russian languages</p>	<p>оригиналов документов в банк покупателя, но не позднее 7 (семи) дней до прибытия груза в Одессу, Украина</p> <p>5.2. ПРОДАВЕЦ обязан отправить товар в течение 15-20 дней после получения предоплаты.</p> <p>5.3. ПРОДАВЕЦ шлет все оригиналы документов (п. 4.5) в банк ПОКУПАТЕЛЯ курьерской почтой (DHL, TNT, EMS и т.п.), а копии непосредственно покупателю по факсу или по e-mail. Документы должны быть выпущены на английском языке и предоставлены в банк ПОКУПАТЕЛЯ в течении 21 дня от даты выписки бортового коносамента.</p> <p>5.4. По условиям D/P банк ПОКУПАТЕЛЯ предоставит эти документы ПОКУПАТЕЛЮ после его оплаты ПРОДАВЦУ оставшихся 70% стоимости груза.</p> <p>5.5 Все платежи по D/P в банке Покупателя оплачиваются Покупателем, в банке Продавца-Продавцом.</p> <p style="text-align: center;">3</p> <p>30 % предоплата в течении 10-ти дней после подписания и получения оригиналов контракта, 70% на условиях оплаты против факсовых копий всех документов. ПРОДАВЕЦ обязан послать все оригиналы покупателю, как только он получит оставшиеся 70% оплаты от ПОКУПАТЕЛЯ</p> <p>6. Гарантия</p> <p>6.1. ПРОДАВЕЦ дает гарантию, что все товары соответствуют качественным документам на период 15 (пятнадцать) дней со дня разгрузки в порту назначения.</p> <p>7. Упаковка</p> <p>Ниже приведены 2 варианта..</p> <p style="text-align: center;">1</p> <p>7.1. Товары должны быть упакованы в прочные джутовые мешки 50 кг нетто. Упаковка товаров, должна гарантировать безопасность товаров во время перевозки.</p> <p style="text-align: center;">2</p> <p>7.1. Товар должен быть упакован в 25 кг полипропиленовые мешки с вложенным вакуумноупакованным вкладышем.</p>
--	---

<p>with listing the type of goods, gross and net weights, date of production and working life, country of Origin.</p> <p>8. Force Majeure</p> <p>8.1. Should any force majeure circumstances arise which hinder the fulfillment by either of the parties of their respective obligations under the Contract, neither party is responsible for the non-fulfillment of its liabilities till the force majeure circumstances have been lifted.</p> <p>Natural disasters, wars and military operations of any sort, blockades, embargo, prohibition of exports and imports, epidemics and other circumstances beyond the control of the parties are considered as force majeure.</p> <p>8.2. If the force majeure circumstances prevail for longer than 90 days, either party has the right to cancel the remainder of the contract.</p> <p>8.3. Each Party shall immediately, but not later than 10 days, inform the other Party about the commencement or termination of force-majeure circumstances and confirm it with the reference drawn up by the Chambers of Commerce of the countries of the Seller or the Buyer respectively.</p> <p>9. Contract as a whole</p> <p>9.1. The present contract is made at complete understanding by the parties of a subject of the contract and replaces any other agreement in the given subject made in the oral or written form earlier. Any discussions concerning the goods hereby are excluded. The contract in the mutual consent of the parties can be complemented on the basis of the additional agreements.</p> <p>10. Responsibility of the parties</p> <p>The seller and Buyer carry the money liability, friend before the friend, for failure to meet requirements specified in the given</p>	<p>Упаковка должна гарантировать безопасность товаров во время перевозки.</p> <p>Оставить нужно один</p> <p>На мешки должна быть нанесена маркировка на русском и английском языке с указанием названия товара, сорта, количества (веса нетто, брутто), даты производства, срока годности, страны происхождения.</p> <p>8. Форс-мажорные обстоятельства.</p> <p>8.1 В случае возникновения форс-мажорных обстоятельств, которые препятствуют выполнению любой из сторон взятых на себя обязательств согласно данному Контракту, ни одна из сторон не несет ответственности за невыполнение своих обязательств, в течении периода действия форс-мажорных обстоятельств.</p> <p>Естественные бедствия, войны и боевые действия любого вида, блокады, эмбарго, запрещение экспорта и импорта, эпидемии и другие обстоятельства не зависящие ни от одной из сторон рассматриваются как форс-мажорные обстоятельства.</p> <p>8.2. Форс-мажорные обстоятельства действуют на период более 90-ти дней, любая из сторона имеет право расторгнуть контракт.</p> <p>8.3. Каждая из сторон должна немедленно, но не позже чем в течении 10 –ти дней, сообщить другой стороне относительно начала или завершения форс-мажорных обстоятельств и подтверждать это рекомендацией, составленной Торгово-Промышленными Палатами стран ПРОДАВЕЦА или ПОКУПАТЕЛЯ соответственно.</p> <p>9. Контракт в целом</p> <p>9.1. Существующий контракт сделан при полном понимании сторонами предмета контракта и заменяет любое другое соглашение по данному предмету, сделанному в устной или письменной форме ранее. Любые обсуждения относительно товаров тем самым исключены. Контракт во взаимном согласии сторон может быть дополнен на основе дополнительных соглашений.</p> <p>10. Ответственность сторон</p>
--	--

<p>contract. The Seller and Buyer can not be responsible for casual, indirect losses.</p> <p>11. ARBITRATION 11.1. The parties under the present contract cooperate within benevolence and mutual understanding, not appealing as far as possible to Arbitration Courts and Commissions.</p> <p>11.2. Should it not be possible to settle the disputes under the present contract by negotiations, these disputes shall be finally arbitrated by the Pre-arbitral Referee Procedure of the International Chamber of Commerce in accordance with its Rules . Furthermore, all disputes arising in connection with the present contract shall be finally settled under the Rules of Conciliation and Arbitration of the International Chamber of Commerce by one or more arbitrators appointed in accordance with the said Rules.” Place of Arbitration is Vienna, Austria.</p> <p>11.3. The decision of arbitration is final and Obligatory for both parties.</p> <p>12. General Conditions 12.1. The Present contract takes effect from the moment of its signing. 12.2. The present Contract is made up in 2 copies in Russian and in English, both copies legally valid. 12.3. Obligations resulting from this contract may not be transferred to a third party without written agreement between the parties. 12.4. Fax copy of signed Contract is legally valid. 12.5. This Contract is valid till all final settlements between the parties</p> <p style="text-align: center;">Legal addresses of the Parties The SELLER Junan Zhongsheng Cereals,Oils&Foodstuffs Co..Ltd. DAXIHUAN ROAD, JUNAN COUNTY, SHANDONG.CHINA The Sellers' banks details:</p>	<p>ПРОДАВЕЦ и ПОКУПАТЕЛЬ несут материальную ответственность друг перед другом за невыполнении обязательств, описанных в данном контракте. ПРОДАВЕЦ и ПОКУПАТЕЛЬ не могут быть ответственны за случайные, косвенные потери.</p> <p>11.АРБИТРАЖ 11.1. Стороны в рамках настоящего Контракта руководствуются принципами доброжелательности и взаимопонимания, разрешая по возможности все споры и разногласия по настоящему Контракту путём взаимных переговоров. 11.2. Если стороны не могут прийти к согласию по настоящему контракту путем переговоров, то спор будет решаться по Преарбитражной Судебной Процедуре Международной Торговой Палаты в соответствии с их правилами. И далее, все споры возникшие в связи с настоящим контрактом в конце концов должны будут решаться по правилам Примирительной процедуры и Арбитража Международной Торговой Палаты, одним или более судьями, назначенными в соответствии с их Правилами. Место Арбитража Вена, Австрия. 11.3. Решение арбитражного суда является окончательным и обязательным для обеих сторон.</p> <p>12. Общие Условия 12.1. Существующий контракт вступает в силу с момента его подписания. 12.2. Существующий Контракт составлен в 2-х экземплярах по-русски и по-английски, обе копии, юридически имеют равную силу. 12.3. Обязательства, следующие из этого контракта не могут быть переданы третьему лицу без письменного соглашения между сторонами. 12.4. Факсовые копии подписанного Контракта имеют юридическую силу. 12.5. 5 Данный Контракт действителен до полного взаиморасчета между сторонами</p> <p style="text-align: center;">Юридические адреса сторон ПРОДАВЕЦ Junan Zhongsheng Cereals,Oils&Foodstuffs Co..Ltd.</p>
--	--

BANK OF CHINA SHANDONG BRANCH
SWIFT CODE: BKCHCNBJ500
IN FAVOUR OF: LINYI BRANCH JUNAN
SUB-BRANCH
BENEFICIARY: JUNAN ZHONGSHENG
CEREALS, OILS & FOODSTUFFS CO.,LTD.
ACCOUNT NO.: 412474143808093001

The Buyer

Orexpotrebsouz Ltd Ltd 5 Segedskay Str,
Odessa,
Ukraine 65012 mail box Account in US
dollars is
3612004581212 In the bankAval MFO
328209
ЗУКПО 20953647 10, Fransuzky bulvar,
Odessa, Ukraine
Orexpotrebsouz Ltd, represented by Mr Ivan
Ivanov.

SIGNATURE _____

SELLER:

Junan Zhongsheng
Cereals, Oils & Foodstuffs Co. Ltd,
represented by
Mr. Wu Kegui

SIGNATURE _____

Specification No 1 to the contract No F01

Shandong, China
October 26, 2008

Signed between Junan Zhongsheng Cereals,
Oils & Foodstuffs Co. Ltd, represented by
Mr. Wu Kegui and Orexpotrebsouz Ltd Ltd,
represented by Mr. Ivan Ivanov

With this document both undersigned
company bellow agree that here mentioned
nomenclature, counts, price per unit and
quantity of the delivered goods will be
considered as integral part of the contract
No F01, from October 26, 2006

DAXIHUAN ROAD, JUNAN COUNTY,
SHANDONG. CHINA

The Sellers' banks details:

BANK OF CHINA SHANDONG BRANCH
SWIFT CODE: BKCHCNBJ500
IN FAVOUR OF: LINYI BRANCH JUNAN SUB-
BRANCH
BENEFICIARY: JUNAN ZHONGSHENG
CEREALS, OILS & FOODSTUFFS CO.,LTD.
ACCOUNT NO.: 412474143808093001

ПОКУПАТЕЛЬ:

ООО «Орехпотребсоюз»
65012 г. Одесса, ул. Сегедская, 5
Украина Валютный счет (в дол. США)
3612004581212 В Акционерном банке
«Аваль» МФО 328209, ЗУКПО 20953647 г.
Одесса, Французский бульвар 10
ООО «Орехпотребсоюз» в лице Иванов И.И.

Подпись _____

ПРОДАВЕЦ:

Junan Zhongsheng Cereals, Oils & Foodstuffs
Co. Ltd, в лице
Mr. Wu Kegui

Подпись _____

Дополнение No 1 к контракту No F01

Shandong, Китай
26 октября, 2008

Подписанное между Junan Zhongsheng
Cereals, Oils & Foodstuffs Co. Ltd, в лице Mr. Wu
Kegui и ООО «Орехпотребсоюз» в лице
Иванова И.И.

С этим документом нижеподписавшееся
соглашаются, что здесь упомянута
номенклатура, индексы, цены за единицу и
количество поставляемых товаров,
являющихся неотъемлемой частью
контракта № F01 от 26 октября, 2006

Товар: арахис, производства Китай, урожай
2008 г.

Goods: Peanut, Chinese production, crop 2008 Condition: CIF Odessa (Black Sea).					Условия поставки: CIF Одесса (Черное море).																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>№</th> <th>Name of Goods</th> <th>Packing, bags</th> <th>Quantity, MT</th> <th>Price USD/MT</th> <th>Sum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Peanut kernels size 38/42</td> <td>p.p 25 kg vacuum</td> <td>9</td> <td>740</td> <td>6660</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Blanched peanut kernels size 35/39</td> <td>p.p 25 kg vacuum</td> <td>19</td> <td>805</td> <td>15295</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Blanched peanut kernels size 29/33</td> <td>p.p 25 kg vacuum</td> <td>10</td> <td>830</td> <td>8300</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Total</td> <td>***</td> <td>38</td> <td>***</td> <td>30255</td> </tr> </tbody> </table>					№	Name of Goods	Packing, bags	Quantity, MT	Price USD/MT	Sum	1	Peanut kernels size 38/42	p.p 25 kg vacuum	9	740	6660	2	Blanched peanut kernels size 35/39	p.p 25 kg vacuum	19	805	15295	3	Blanched peanut kernels size 29/33	p.p 25 kg vacuum	10	830	8300	Total		***	38	***	30255	<table border="1"> <thead> <tr> <th>№</th> <th>Наименование товара</th> <th>Упаковка, мешки</th> <th>Кол-во, MT</th> <th>Цена, USD/MT</th> <th>Сумма</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Ядра арахиса размера 38/42</td> <td>Полипроп . вакуумная 25 кг</td> <td>9</td> <td>740</td> <td>6660</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Бланшированные ядра арахиса размера 35/39</td> <td>Полипроп . вакуумная 25 кг</td> <td>19</td> <td>805</td> <td>15295</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Бланшированные ядра арахиса размера 29/33</td> <td>Полипроп . вакуумная 25 кг</td> <td>10</td> <td>830</td> <td>8300</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Итого</td> <td>***</td> <td>38</td> <td>***</td> <td>30255</td> </tr> </tbody> </table>					№	Наименование товара	Упаковка, мешки	Кол-во, MT	Цена, USD/MT	Сумма	1	Ядра арахиса размера 38/42	Полипроп . вакуумная 25 кг	9	740	6660	2	Бланшированные ядра арахиса размера 35/39	Полипроп . вакуумная 25 кг	19	805	15295	3	Бланшированные ядра арахиса размера 29/33	Полипроп . вакуумная 25 кг	10	830	8300	Итого		***	38	***	30255
№	Name of Goods	Packing, bags	Quantity, MT	Price USD/MT	Sum																																																																
1	Peanut kernels size 38/42	p.p 25 kg vacuum	9	740	6660																																																																
2	Blanched peanut kernels size 35/39	p.p 25 kg vacuum	19	805	15295																																																																
3	Blanched peanut kernels size 29/33	p.p 25 kg vacuum	10	830	8300																																																																
Total		***	38	***	30255																																																																
№	Наименование товара	Упаковка, мешки	Кол-во, MT	Цена, USD/MT	Сумма																																																																
1	Ядра арахиса размера 38/42	Полипроп . вакуумная 25 кг	9	740	6660																																																																
2	Бланшированные ядра арахиса размера 35/39	Полипроп . вакуумная 25 кг	19	805	15295																																																																
3	Бланшированные ядра арахиса размера 29/33	Полипроп . вакуумная 25 кг	10	830	8300																																																																
Итого		***	38	***	30255																																																																
Scheduler:					График отгрузок:																																																																
Date		Peanut size	Quantity, MT	USD /MT Odessa, Ukraine	Дата		Размер арахиса	Количество, MT	Цена, USD /MT Odessa, Ukraine																																																												
November 10		35/39	19	805	Ноябрь 10		35/39	19	805																																																												
November 20		38/42, 29/33	9 10	740 830	Ноябрь 20		38/42, 29/33	9 10	740 830																																																												
The requirements for filling the documents Details for B/L Consignee name & address: LTD STAR ⁶ 17 Filatova St, Odessa.city, Ukraine Notify Party: Ivan Ivanov, m.b.99599 778-999, fax 99532-383-999 Certificates: Goods consigned to LTD STAR 17 Filatova St, Odessa city, Ukraine .					Требования к заполнению документов Коносамент Имя грузополучателя & адрес: LTD STAR ⁶ 17 Filatova St, Odessa city, Ukraine Адрес для уведомления о прибытии контейнеров: Иванов, m.b.99599 778-999, fax 99532-383-999 Сертификаты: Товары отправлены для: LTD STAR 17 Filatova St, Odessa.city, Ukraine .																																																																
The BUYER Orexpotrebsouz Ltd Ltd , represented by Mr. Ivan Ivanov SIGNATURE _____					ПОКУПАТЕЛЬ: ООО «Орехпотребсоюз» в лице Иванова И.И. Подпись. _____																																																																
The SELLER: Junan Zhongsheng Cereals, Oils&Foodstuffs Co.Ltd , represented by Mr.Wu Kegui SIGNATURE _____					ПРОДАВЕЦ: Junan Zhongsheng Cereals, Oils&Foodstuffs Co.Ltd в лице Mr.Wu Kegui Подпись. _____																																																																

Пример заполнения документов для морской перевозки

Requirements for shipping documents:

Требования к заполнению документов:

В/Л (коносамент)

Consignee name & address: (Грузополучатель и адрес)

To Order Donbass IMEX & 29 Promyshlennaya Str, Donetsk, Ukraine *(Пример)*

Notify Party: (Уведомлять о прибытии контейнеров)

Mr Petr Ivanov, Phone: +380501234567 *(Пример)*

Certificates: (Сертификаты)

Goods consigned to: (Товар отгружен для)

Donbass IMEX & 29 Promyshlennaya Str, Donetsk, Ukraine *(Пример)*

Additional instruction: (Дополнительные инструкции)

1. The originals must be sent by TNT or DHL to the address.
2. Оригиналы должны быть отправлены экспресс почтой на следующий адрес:

To Mr Vasily Petrov *(Пример)*

VseRaztamozhim Ltd

12 Primorskaya Str 10 office

Odessa, Ukraine

Phone: +38-048-1234567

Примечание: высылаются после полной оплаты.

2. Если оплата по схеме D/P, то нужно сообщить адрес банка получателя.

The originals must be sent by TNT or DHL to the address of our bank.

Оригиналы должны быть отправлены экспресс почтой на следующий адрес в наш банк:

To *(Пример)*

BC "Mobiasbanca – Groupe Societe Generale" SA

MD – 2012 Republica Moldova, Chisinau , bd. Stefan cel Mare si Sfint 81A

SWIFT MOBVMMD22

Контактное лицо : Ион Василеску

Тел/факс (+37322)256490/ (+37322)256591

someone@mobiasbanca .md

Примечание: высылаются через неделю после отгрузки.

3. Cargo Agent in China (при заказе на условиях FOB - представитель транспортника покупателя в Китае)

4. Ms Chriss Zhang *(Пример)*

5. CASA Vientam

6. Tel: +86-123456789

7. Direct line : +86-123456789

8. Fax: +86-123456789

9. E-mail:somename@shipping.com

Примечание: отмеченное синим – убрать, красным - заполнить соответствующие пункты своими данными.

Разумеется не все заказчикам нужно столь детально все расписывать, особенно если поставка идет на условиях CIF. Если нет особых требований, что случается редко, то можно свои пожелания к заполнению документов свести к следующему: "Особых требований нет, заполняйте все документы стандартно, используя данные нашей компании из контракта".

Список источников информации

1. Doing Business 2014, World Bank [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://russian.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/china/>
2. В 2014 году объем российско-китайской торговли вырос на 6,8% - 13.01.2015 [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_news/18979.html
3. Всемирная торговая организация (ВТО), Международный торговый центр (МТЦ) и Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Мировые тарифные профили. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://stat.wto.org/TariffProfile/WSDBTariffPFView.aspx?Language=E&Country=MW>
4. Всемирный банк. Ведение бизнеса. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>
5. Всемирный банк. Показатели мирового развития. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>
6. Информационный портал «Мировая экономика: новости, статьи, статистика, аналитика», статья «Экономика Китая в среднесрочной перспективе» [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&cat=mcat&mcat=153&type=news&top_menu=photo&sb=61&newsid=2125
7. Информационный портал «Мировая экономика: новости, статьи, статистика, аналитика», статья «Перспективы развития экономики Китая в 2014 году» [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&cat=mcat&mcat=136&type=news&newsid=2141>

8. Китайские торгово-промышленные палаты в России [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://www.sino-russian.ru/html/2013/newsEconomic_0929/27.html
9. Международный валютный фонд (МВФ). Data Mapper. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.imf.org/external/datamapper/index.php>
10. Международный торговый центр (МТЦ). Данные международного обследования компаний по торговым препятствиям
11. Международный торговый центр (МТЦ). Инструменты анализа рынка. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.intracen.org/marketanalysis>.
12. Национальный институт развития – АО «Центр маркетингово-аналитических исследований» (n.d.). Анализ проблем предприятий, влияющих на развитие экспорта.
13. Обзор экономики Китая [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/about_cn/eco_cn/
14. Основные итоги инвестиционного сотрудничества России и Китая [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_rus_projects/
15. Официальный сайт COMTRADE [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.trademap.org/>
16. Портал "Экспортеры России" [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.rusexporter.ru/>
17. Портал внешнеэкономической информации [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.ved.gov.ru/>
18. Практические процедуры доступа на рынок КНР [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_market/cn_pract_access/

19. Российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_ru_trade/
20. Статистика Таможни [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:7:8512331233104415::NO>
21. Статистические внешнеторговые цены РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.lesonline.ru/sredexport/>
22. Торговые ограничения против России/Доклад Торгово-промышленной палаты РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://wto.wtcmoscow.ru/about_wto/trade_restrictions_against_russia/
23. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2015 год <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/69429320-a2fe-49ea-9823-bf6ea17ab6b3/>
24. Рынок экспресс-доставки в Китае: преграды для иностранных компаний [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://scsgroup-consult.com/ru/articles/rynok_jekspress_dostavki_v_kitae_pregrady_dlya_inostrannyh_kompanij/
25. Восточный экспресс: курьерская доставка в Китае [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://chinalogist.ru/book/articles/analitika/vostochnyy-ekspress-kurerskaya-dostavka-v-kitae>
26. Белова Е. А., Килькеева Ю. А., Треногина А. А. Тенденции развития мирового рынка транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles/2014/TGU_5_336.pdf
27. Данные компаний РБК research / Источник Armstrong & Associates, Inc [Электронный ресурс] – URL: <http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/>
28. Сравнительные характеристики развития мирового и российского рынка транспортно-логистических услуг в 2010-2012 годах – Информационно-аналитическая служба ОАО «Корпорация Развитие», 2013

29. Старкова Н. О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н. О. Старкова, С. М. Саввиди, М. В. Сафонова // Научный журнал КубГАУ – №85(01) – 2013
30. Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза / Д. Курочкин // «Компас экспедитора и перевозчика» – 2013 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.baif.by/stati/mezhdunarodnye-reitingi> Global Rankings 2012 [Электронный ресурс]. – URL: <http://ipi.worldbank.org/2012>
31. China 2015: Transportation and Logistics Strategies [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.atkearney.com/documents>
32. Буглак А. Китайская логистика – мощный рычаг управления рынком / А. Булгаков // Логинфо, – 2012
33. Объем и структура российского рынка транспортно-логистических услуг / РБК. – 2013. [Электронный ресурс]. URL: http://www.rbc.ru/reviews/transport_chapter_1.shtml
34. Экспресс-доставка в Китае заняла первое место по пропускной способности [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://oane.ws/2015/01/08/ekspress-dostavka-v-kitae-zanyala-pervoe-mesto-po-propusknoy-sposobnosti.html>
35. Сёмин А.А. Воплощение в жизнь транспортно-логистической концепции Самарской области [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.scienceforum.ru/2014/474/2127>
36. Review of Maritime Transport Series 1997–2011. UNCTAD.
37. Notteboom T., Rodrigue J.-P. The Future of Containerization: Perspectives from Maritime and Inland Freight Distribution // *Geojournal*. 2009. Vol. 74, N 1. P. 7–22.
38. Stopford M. *Maritime economics*. London, 1991.
39. Rodrigue J.-P. *Maritime Transportation: Drivers For The Shipping And Port Industries* // *Int. Transport Forum 2010. Transport And Innovation Unleashing the Potential*, OECD.

40. Rodrigue J.-P. , Notteboom T. Global networks in the container terminal operating industry. Part 1: How global are global terminal operators // Port Technol. Int. P. 10–14.

41. Жусупов С. Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // Транспорт РФ. 2011. № 6 (37).

42. Кондратьев В.Б. Инфраструктура и экономический рост // МЭ и МО. 2011. № 11.