

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

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/113671>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Логистика

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
1	
Анализ грузопотоков и способов доставки зерна.....	5
1.1	
Анализ рынка зерна.....	5
1.2	
Участие России на рынке зерна. Торговые отношения между Кубой и Россией.....	8
1.3	
Анализ логистического обеспечения экспорта зерна.....	11
1.4	
Основные российские производители зерна. Характеристика группы компаний «Содружество».....	17
1.5	
Выводы.....	22
2	
Разработка предложений по вариантам доставки зерна на Кубу.....	24
2.1	
Транспортная характеристика и правила перевозки зерновых грузов.....	24
2.2	
Организация перевозок.....	28
2.2.1	
Транспортно-логистическая схема доставки зерна из России на Кубу.....	28
2.2.2	
Подвижной состав и технология перевозки зерна насыпью..	30
2.2.3	
Подвижной состав и технология перевозки зерна в контейнерах.....	35
2.2.4	
Анализ маршрута перевозок через порт Санкт-Петербург...	40
2.2.5	
Анализ маршрута перевозки через порт Новороссийск.....	42
2.3	
Сравнительный анализ вариантов доставки зерновых грузов из России на Кубу.....	44
2.3.1	
Формулировки предложений по вариантам доставки зерна..	44
2.3.2	
Выводы.....	45
3	
Экономические обоснования.....	48
3.1	
Порядок расчетов транспортных тарифов, фрахтовых ставок и портовых сборов.....	48
3.2	
Экономические расчеты по первому варианту доставки.....	51
3.3	

Экономические расчеты по второму варианту доставки.....	54
3.4	
Экономические расчеты по третьему варианту доставки....	57
3.5	
Экономические расчеты по четвертому варианту доставки..	61
3.6	
Сравнение результатов расчетов и выбор варианта доставки	64
3.7	
Выводы.....	65
4	
Техника безопасности.....	67
4.1	
Общие требования безопасности при транспортировке зерна.....	67
4.2	
Требования безопасности при перегрузке зерна насыпью....	71
4.3	
Требования по безопасности труда при перегрузке контейнеров.....	77
Заключение.....	82
Список использованных источников.....	85

ВВЕДЕНИЕ

Производство зерна является наиболее крупной подотраслью сельского хозяйства РФ. Российская Федерация обладает 9 процентами посевных площадей в мире и 40 процентами площадей черноземных почв. В то же время валовой сбор зерновых и зернобобовых культур составляет 5 процентов их мирового производства. География экспорта российских зерновых культур в последние 5 лет охватывает более 150 стран. Объем экспорта зерновых культур из России в 2019 году составил 40,5млн. т. Лидерами экспорта зерновых культур являются США и Россия. По экспорту пшеницы Россия- безусловный лидер с объемом 41 млн. т., что почти в 2 раза больше, чем у США. Высокий спрос на российское зерно на рынках вытесняет традиционных поставщиков — США, Европу и Австралию.

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных наций (ФАО) прогнозирует, что мировое потребление зерновых к 2024 году увеличится на 10% относительно текущего уровня, также ожидается, что рост мировой торговли зерновыми культурами составит порядка 35 млн т, в том числе пшеницы – 13 млн т.

Задача увеличения российского экспорта зерновых культур приобретает актуальность в условиях роста мирового потребления и торговли зерном.

Развитие экспорта в условиях обостряющейся конкуренции на мировом рынке должно происходить за счет сохранения связей с традиционными импортерами российского зерна и поиска новых стран- потенциальных покупателей зерна. Одной из таких стран является Куба, которая в условиях санкций закупает в разных странах ежегодно около 800 тыс. т. пшеницы.

На межправительственном уровне предпринимаются усилия по восстановлению масштабных экономических связей между Россией и Кубой, существовавших до развала СССР. Достигнута договоренность о начале поставок пшеницы из России на Кубу.

В этих условиях проблема совершенствования транспортно-логистических схем обеспечения экспорта пшеницы из России на Кубу приобретает особую актуальность.

Объект данной работы- транспортно-логистическая схема доставки зерна из России на Кубу.

Предмет работы- зависимость экономических показателей доставки от маршрутов, транспортных средств и технологий транспортировки.

Целью данной выпускной квалификационной работы является обоснование логистической схемы перевозок зерна из России в порт Гавана (Куба), обеспечивающей сокращение транспортных издержек и сроков доставки.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- исследовать современное состояние и перспективы развития мирового рынка зерна;
- изучить возможности российских поставщиков зерна и определить потенциального экспортера зерна на Кубу;
- изучить транспортные характеристики, правила перевозок и требования Кубинской стороны к зерну,

импортируемому из России;

□ определить возможные маршруты, транспортные средства и технологии перевозки;

□ разработать варианты доставки зерна из России на Кубу;

□ изучить методологию, правила и информационные ресурсы по тарификации перевозок и портовых операций;

□ выполнить экономические расчеты по вариантам схем доставки и обосновать рекомендации по рациональной схеме доставки зерна;

□ отразить мероприятия по обеспечению безопасности доставки зерна.

Методическую базу работы составили труды А. В. Галина [], Я. Я. Эглита [], В. М. Язиковой [], Э. Л. Лимонова [], В. А. Рычкова [].

1. АНАЛИЗ ГРУЗОПОТОКОВ ЗЕРНА

1.1. Анализ рынка зерна

Согласно классификации ОЭСР (Organisation for Economic Cooperation and Development), к основным зерновым культурам относятся пшеница, кукуруза, рис и прочие культуры (ячмень, овес, рожь, пшено и пр.). Структура мирового производства зерновых представлена на рис.1.1.

Основная доля в производстве зерновых приходится на кукурузу (40 %) и пшеницу (29 %). Прогноз баланса мирового производства и потребления зерновых по данным Экспертно-аналитического центра агробизнеса "АБ-Центр" [] приведен в табл. 1.1 и на рис. 1.2.

Все показатели баланса производства и потребления имеют устойчивую положительную динамику от 1 до 2 % в год. Из данных рис. 1.2 видно, что прогнозируемые на 2020 г производство и потребление примерно равны и составляют около 2,7 млрд. т.

По прогнозам Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных наций (ФАО) [], объем производства пшеницы в мире в 2020 году ожидается на уровне около 762,6 млн тонн, что сравнимо с показателями 2019 года. Объем потребления пшеницы в мире в сезоне 2020–2021 годов сохранится на уровне около 759,4 млн тонн. Объем торговли пшеницей в сезоне 2020–2021 годов может составить 176,3 млн тонн.

На рис. 1.3 приведено распределение поставок зерновых по странам- крупнейшим экспортерам. Лидерами экспорта зерновых культур (суммарно по всем видам) являются США и Россия 85 и 50 млн. т. соответственно. По экспорту пшеницы Россия- безусловный лидер с объемом 41 млн. т., что почти в 2 раза больше, чем у США.

Крупнейшие мировые импортеры зерна представлены на рис. 1.4. Большая часть завозимых зерновых (импорт) приходится на Китай, Японию, Египет, Мексику и Саудовскую Аравию.

Рисунок 1.3- Страны лидеры по экспорту зерновых []

Рисунок 1.4- Страны- основные импортеры зерновых культур

ФАО прогнозирует, что мировое потребление зерновых к 2024 году увеличится на 10% относительно текущего уровня, также ожидается, что рост мировой торговли зерновыми культурами составит порядка 35 млн т, в том числе пшеницы – 13 млн т. Лидерами по увеличению потребления зерновых культур станут Китай, Саудовская Аравия, Иран, Вьетнам.

1.2. Участие России на рынке зерна. Торговые отношения между Кубой и Россией

Участие России на рынке зерна. Современное состояние и перспективы развития рынка зерна определены в Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года [9].

Производство зерна является наиболее крупной подотраслью сельского хозяйства РФ. «Российская Федерация обладает 9 процентами посевных площадей в мире и 40 процентами площадей черноземных почв. В то же время валовой сбор зерновых и зернобобовых культур составляет 5 процентов их мирового производства» [, стр.5].

Производство зерна в РФ это рентабельный бизнес. Рентабельность реализации зерна в 2018 году, по предварительным данным Стратегии [9], составила 25,5 %, что на 6,9 % выше, чем в 2017 году. Доходность

зернового производства существенно выше среднеотраслевой, что позволяет привлекать в отрасль частные инвестиции.

В отношении экспорта сельскохозяйственной продукции поставлена задача по увеличению экспортной выручки с 25,8 млрд. долларов США в 2018 г. до 45 млрд. долларов США к 2024 году. Из них выручка от экспорта зерна должна составить не менее 11,4 млрд. долларов США [9, стр.12].

«География экспорта российских зерновых и зернобобовых культур, а также продуктов их переработки в последние 5 лет охватывает более 150 стран. Традиционными потребителями российского зерна являются страны Ближнего Востока и Африки (в первую очередь Западная Азия и Северная Африка). В последние годы поставки зерна из Российской Федерации осуществляются в страны Азиатско-Тихоокеанского бассейна и Южную Америку, которые могут стать покупателями значительных объемов зерна. На международном рынке зерна наблюдается тенденция к увеличению конкуренции в результате выхода на эти рынки Румынии, Пакистана и стран Прибалтики [9, стр.13].

Целевые индикаторы развития зернового комплекса РФ в соответствии с Долгосрочной стратегией [9] приводятся на диаграмме рис. 1.5.

Рисунок 1.5- Целевые индикаторы развития зернового комплекса РФ

Объем экспорта зерновых культур из России в 2019 году 40,5млн. т. Стоимость экспорта составила 8,3 млрд. долл. В 2019 году, по отношению к 2018 году, сократились объемы экспорта пшеницы, ржи, ячменя, кукурузы, сорго, гречихи, просо, тритикале, гороха. Поставки овса, риса, нута, чечевицы и фасоли выросли. Структура поставок зерновых и зернобобовых культур в 2019 году [6] представлена в табл. 1.2.

Экспорт пшеницы из России составил 31,8 млн т. Результаты других экспортеров ниже. Так, экспорт США составил 24,9 млн т, Канады — 21 млн т., Украины — 18,5 млн т, Франции — 18 млн т. Россия в 2019 г. четвертый год подряд является крупнейшим мировым экспортёром пшеницы.

Рекордные экспортные отгрузки объясняются тем, что российская пшеница востребована на мировом рынке благодаря выгодному соотношения цена-качество. Высокий спрос на российское зерно на рынках вытесняет традиционных поставщиков — США, Европу и Австралию.

Таблица 1.2

Основной экспортной российской позицией является пшеница с протеином 12,5%, ставшая известным брендом на мировом рынке.

Рейтинг крупнейших покупателей российского зерна приведен на рис. 1.6. Рейтинг возглавляют Египет- более 8,6 млн. т. и Турция- 7,1 млн. т. На эти страны приходится около 40% российского экспорта зерна.

Рисунок 1.6- Рейтинг стран- импортеров российского зерна

Торговые отношения между Кубой и Россией. Россия рассматривает Латино-Американский рынок, как возможность диверсификации экспорта. Странам Латинской Америки выгодно закупать российское зерно, так как из-за ослабления курсов местных валют по отношению к доллару США американское и канадское зерно стало стоить дороже российского.

Россия поставляла Кубе зерно со времен СССР. В феврале 2009 г. было заключено соглашение о передаче Кубе в качестве продовольственной помощи 100 тыс. т зерна.

Первая партия пшеницы в размере 22,5 тыс. т. была поставлена в апреле 2009 г., ее стоимость составила \$5 млн.

Россия и Куба устанавливают стратегическое партнерство. По данным сайта Внешняя Торговля России [] экспорт России в Кубу в 2018 году составил 372 млн. долл. США. Импорт России из Кубы в 2018 году составил 15 млн. долл. США. Динамика объемов экспорта и импорта положительная. Доля Кубы во внешнеторговом обороте России в 2018 году составила 0,0564%.

В структуре экспорта России в Кубу в 2018 следующие виды товаров: машины, оборудование и транспортные средства - 62,04%, минеральные продукты - 15,78%, продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё - 15,52%, металлы и изделия из них - 8,69%, продукция химической промышленности - 1,66%, древесина и целлюлозно-бумажные изделия - 1,45%.

Куба ежегодно импортирует из Канады и Франции около 800 тыс. тонн пшеницы. До 2018 г. России в числе ее поставщиков не было. В 2018 г кубинский импортер зерна Alimport и ряд российских компаний-экспортеров начали переговоры о поставках 100 тыс. тонн пшеницы в год [].

1.3. Анализ логистического обеспечения экспорта зерна

В табл. 1.3 по материалам долгосрочной стратегии [9] приводится распределение экспортных грузопотоков зерна по субъектам РФ и видам транспорта. Более 95% экспорта зерна приходится на 16 субъектов РФ, среди которых особо выделяются Краснодарский край, Ростовская область и Ставропольский край, доля которых составляет 54%. Оставшаяся часть приходится на области Приволжского и Центрального федеральных округов.

- 1) Элеватор отправителя- автомобильный транспорт- морской порт- морское судно- пункт назначения;
- 2) Элеватор отправителя- железнодорожный транспорт- морской порт- морское судно- пункт назначения;
- 3) Элеватор отправителя- железнодорожный транспорт- пункт назначения;
- 4) Элеватор отправителя- речной порт- судно типа «река-море»- пункт назначения.

Основная доля- 61% приходится на первую схему. На вторую схему приходится около 30%. На третью схему приходится около 6% и на четвертую- 3%.

Учитывая небольшие расстояния от портов Черноморско-Азовского бассейна, области Южного федерального округа предпочитают использовать первую схему с подвозом к портам автотранспортом. Области Центрального и Приволжского округов тяготеют ко второй и третьей схемам с использованием железнодорожного транспорта. Услугами внутреннего водного транспорта (четвертая схема) пользуются Ульяновская, Самарская, Саратовская и волгоградская области.

Распределение объемов экспорта зерна по пунктам вывоза приводится на рис. 1.7. []. Из приведенных данных видно, что 90% зерна экспортируется через южные порты РФ и лишь 2-3% через порты Балтики (Калининград и Санкт-Петербург). Это объясняется тем, что основные производители зерна в европейской части РФ расположены в Южном федеральном округе. В 2019 г. наиболее существенно сократились отгрузки в портах Балтики, порту Кавказ и в Тамани. Экспортные отгрузки в порты Балтийского моря в 2019 г. сократились на 64% к прошлому сезону, так как часть потока зерна из центральных районов переориентировалась на южные порты. При этом наблюдался рост в Туапсе (37%), в малых портах (24%) и в портах Каспия –(27%). Почти в 3 раза увеличились отгрузки в Азербайджан. Доля железнодорожных перевозок в экспорте- 8,05 млн. т. Она традиционно высока в направлении портов Новороссийск (47%), Туапсе (100%), Балтики (100%), а также в Азербайджан (100%).

Рисунок 1.7- Распределение объемов экспорта зерна по пунктам вывоза

Существующие и перспективные мощности перевалки экспортного зерна представлены в табл. 1.4 [9].

Таблица 1.4

Прогноз перевалочных мощностей

Направления вывоза Номинальные мощности перевалки, млн. т. в год Индекс, %

2019 г. 2035 г.

Азово-Черноморский бассейн 46,9 57,4 22,4

Дальневосточный бассейн 0,5 10,5 2000,0

Из данных табл. 1.4 видно, что около 90% перевалочных мощностей приходится на порты Азово-Черноморского бассейна и лишь 5%- на Балтийский бассейн. В перспективе (2035 г.) структура несколько изменится за счет увеличения доли Балтийского бассейна до 16%, Дальневосточного- до 10%. Общая мощность портов увеличится на 56%. Особенно быстрыми темпами будут расти мощности дальневосточного и Балтийского бассейнов.

Долгосрочная стратегия [9] предусматривает проведение в портах Азово-Черноморского бассейна и Дальнего Востока дноуглубительных работ и развитие ближних и дальних подходов, наращивание мощностей железнодорожной сухопутной и портовой перевалки. Планируется создание или реконструкция нескольких перегрузочных зерновых терминалов на Дальнем Востоке, в Краснодарском крае, Ленинградской и Ростовской областях.

ГК «Технотранс» намерена вложить 13 млрд руб. в строительство в порту в Высоцке зернового терминала мощностью в 4 млн т в год. Срок ввода — 2023 год. Планируется построить морской перегрузочный терминал, который будет включать два причала для судов, а также мощности для хранения зерна. Создать зерновой терминал в порту Усть-Луга планирует еще один крупный железнодорожный оператор, ГК «Новотранс». Мощность терминала составит 6 млн т продукции в год. Объем инвестиций — 45 млрд руб. Проект строительства зернового терминала в Приморске реализует ООО «Приморский УПК». Мощность терминала составит 7 млн т зерна в год. Общие инвестиции в создание универсального перевалочного

комплекса составят около 77 млрд руб. Зерновой терминал в бухте Батарейная Ломоносовского района планирует построить группа «Содружество». Инвестиции составят 50-70 млрд руб.

Произошедшая после распада СССР переориентация зернового бизнеса с импортной на экспортную модель, выявила несоответствие создававшейся инфраструктуры рынка зерна и транспортной логистики растущим потребностям [9]:

- «сезонная нехватка вагонов-зерновозов, их техническое несовершенство и нехватка локомотивов на станциях затрудняют обеспечение бесперебойной перевалки и отгрузки зерна в сезоны массовой перевозки;

- использование автомобильного транспорта на значительных расстояниях становится экономически неэффективным из-за роста накладных расходов (стоимость горюче-смазочных материалов, затраты на оплату проезда по дорогам общего пользования);

- масштабное использование внутреннего водного транспорта затруднено вследствие обмеления ряда водных речных путей и высокой изношенности речных грузовых судов;

- суммарные затраты на перемещение зерна из центров его производства в центры потребления и экспортные порты в настоящее время одни из самых высоких в мире» [9, стр.11].

Рекордный по урожаю и экспорту зерна сезон 2017- 2018 вызвал дефицит специализированного подвижного состава и повышение интереса к контейнерным перевозкам зерна. Самая высокая контейнеризация экспорта зерна отмечается в Австралии, где ежегодно отгружается почти 100 тысяч TEU. В настоящее время мировая контейнеризация зерна составляет около 3-4%. В России этот показатель - 0,3%.

Данные о доходности экспорта пшеницы с клейковиной 12,5% из разных регионов РФ по материалам Русагротранс [12] приводится на рис. 1.8.

Рисунок 1.8- Доходность экспорта зерна [12]

Для большинства районов Центрального и Южного федеральных округов доходность экспорта обеспечивается. Для Уральского и Сибирского округов необходимы усилия по совершенствованию логистических схем и тарифов.

1.4. Основные российские экспортеры зерна. Характеристика группы компаний «Содружество»

Основные экспортеры. На российском рынке сформировался топ-20 крупнейших компаний-экспортеров (Рис. 1.9), доля которых в экспорте зерна превышает 80%. В настоящее время в российском экспорте присутствуют международные компании через дочерние или партнерские организации. Их доля достигла 40%.

Рисунок 1.9- Рейтинг крупнейших российских экспортеров зерна []

На российском рынке присутствуют мировые трейдеры: Glencore (МЗК), Cargill, Olam (Outspan), Bunge, ADM-Тоеппер («Артис»), CHS («Агромаркет»), Noble («Бонел»), Fedcom («Агрофест-Дон»), «Миро групп» (CBH), Vitol (Gravit). Планирует выйти на рынок бразильская компания BTG. Большинство транснациональных компаний владеют терминалами в морских портах Азова и Ростова, а также речных Волго-Донского канала. Ряд экспортеров имеет пакеты акций терминалов в глубоководных портах (Glencore — в Тамани, Cargill — в терминале КСК в Новороссийском порту) [].

Российские компании удерживают свои позиции в экспорте, например, торговый дом «Риф» («Промэкспедиция»), построивший крупный терминал в порту Азов. Можно отметить такие компании, как «Астон», «Юг Руси», ОЗК- участники экспорта с начала 2000-х годов. Компаниям принадлежат Новороссийский КХП и ряд элеваторов на юге России. В последние два сезона в экспортной десятке появилась компания «Русские масла» («Кернел»), владеющая совместно с Glencore (МЗК) новым зерновым терминалом в Тамани. В топ-10 вошло и «Содружество», которое построило терминал в Калининградской области. С 2011 года компания начала наращивать с него отгрузки. Среди остальных экспортеров двадцатки можно отметить «Агро-Техник», осуществляющий поставки в Азербайджан, «Южный центр» и «Профессионал», специализирующиеся на вывозе зерна через порты Азовского моря.

Характеристика группы компаний «Содружество». Как отмечалось выше (раздел 1.3), ГК «Содружество» объявила о намерении построить зерновой терминал в Ленинградской области в дополнение к уже имеющимся в Калининградской области. Представительство компании в ключевых по экспорту зерна

регионах позволяет рассматривать ее в качестве перспективного экспортера зерна на Кубу. Группа компаний «Содружество» - международный агропромышленный холдинг, состоящий из 30 предприятий, с активами в России, Белоруссии, Бразилии и Парагвае. Это один из крупнейших инвесторов в транспортную инфраструктуру и экспортер российской сельскохозяйственной продукции, отправляющий в Африку, Азию и Центральную Америку более миллиона тонн пшеницы, ячменя, кукурузы и других сельскохозяйственных грузов. Годовой оборот компании составляет около 3 млрд долларов.

Компания развивает сеть логистических центров и управляет собственным железнодорожным парком. Современная портовая инфраструктура на Балтийском море, собственный парк вагонов (более 5100 самых современных вагонов-хопперов), и сеть логистических центров по всей России и СНГ обеспечивают доступ продукции компании как на российский, так и на мировой рынки. ГК «Содружество» владеет сетью инфраструктурных активов, ей принадлежат глубоководный и морской торговые терминалы в Калининграде, железнодорожная и складская инфраструктура там же, сеть логистических центров в России и СНГ, складская инфраструктура в Бразилии, речные терминалы в Парагвае. В собственности компании более 5 тыс. вагонов-зерновозов повышенной вместимости (109 м³ и 116 м³), 100 крытых вагонов, также арендуется 100 цистерн для перевозки растительных масел.

Основные направления деятельности в России: специализированная инфраструктура, специализированная логистика, глубокая переработка семян масличных культур и другие виды производств, дистрибуция продукции, торговля.

Инфраструктура. Глубоководный терминал (Россия, Балтийское море, Калининград). Незамерзающий морской круглогодичный терминал, расположенный на намытой территории вдоль береговой линии Калининградского морского канала. Состоит из 9 причалов длиной от 169 до 280 м. общей протяженностью 2 074 м. (рис. 1.10). Терминал позволяет одновременно производить обработку 6 судов с суточным грузооборотом до 70 000 тонн. Действующие портовые ограничения позволяют принимать суда грузоподъемностью до 55 000 тонн. Особенностью инфраструктуры является индивидуальная направленность каждого причала под одно направление грузовых операций импорт или экспорт. Железнодорожная инфраструктура (Россия, Калининград). Для производства маневровых работ используются три собственных локомотива. В управлении находится развитая сеть подъездных железнодорожных путей с высокоскоростными станциями погрузки и выгрузки вагонов, позволяющих

Галин А.В. «Выбор рациональной стратегии в оперативном управлении доставкой груза» - СПб, 2012

Эглит Я.Я., Эглите К.Я., Артемьев А.В. «Транспортные системы доставки грузов» 2005

Язикова В.М. «Транспортное обеспечение внешнеторговых операций», Справочник Книга 2 1997

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

Рычков В.А. «Чрезвычайные ситуации на морском транспорте» - СПб, 2008

www.ab-centre.ru

<http://www.fao.org/worldfoodsituation/csdb/ru/>

<https://www.oilworld.ru/news/wheat/267368>

Долгосрочная стратегия развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2019 г. № 1796-р.

<https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kuboy-v-2018-g/>

<https://tass.ru/ekonomika/6957121>.

<https://www.rusagrotrans.ru/analitika/rynok-zerna/osnovnye-tendentsii-v-eksportnykh-perevozkakh-v-pervoy-pолоvine-sezona-2019-20-i-prognoz-na-vtoruyu/>

Егоров А.И. Топ-30 экспортеров зерна. Рынок разгрузили на 53 млн тонн. //Агроинвестор – 2018 – № 7.

Доступ: <https://www.agroinvestor.ru/rating/article/30049-top-30-eksporterov-zerna/>

<https://www.agroinvestor.ru/rating/article/21957/>

https://sodrugestvo.ru/about_us/

<http://www.fczerne.ru/Laws.aspx?pageid=348>

Сборник правил морской перевозки продовольственных грузов. Правила морской перевозки зерновых грузов РД 31.11.25.25-96 Санкт-Петербург. ЗАО ЦНИИМФ. 1996

Организация международных транспортных систем: Учебник под общей ред. д-ра экон. наук Е. А. Королевой — СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. — 383 с.

<http://docs.cntd.ru/document/901761686>

Приказ Министерства транспорта РФ от 7 декабря 2016 г. № 374 "Об утверждении Правил приема грузов,

порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом"

<http://ivo.garant.ru/#/document/71570290/paragraph/25:0>

<http://tktranskavkaz.ru/вагоны-зерновозы/>

<https://i.siteapi.org>

РД 31.3.05-97 Нормы технологического проектирования морских портов

<http://www.scf-group.com/fleet/fleetlist/item287.html>

Кириченко С.А., Лахметкина Л.Ю. Мультимодальные контейнерные перевозки зерна. МИР ТРАНСПОРТА, том 13, №1, С.116-125 (2015)

https://ru.wikipedia.org/wiki/Двадцатифутовый_эквивалент

<https://www.container-logistic.ru/files/images/contiso1.jpg>

<http://tktranskavkaz.ru/железнодорожные-платформы/>

<http://www.fct.ru/about/>

<https://poisk-vagonov.ru/route.php#>

<https://www.searates.com/ru/services/distances-time/>

Прейскурант N 10-01 Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами (утв. постановлением ФЭК РФ от 17 июня 2003 г. N 47-т/5)

<https://rail-tariff.com/>

<https://www.searates.com/freight/>

<http://www.seaport.spb.ru/article/22/>

http://www.nle.ru/for_clients/cargo_tarifs/

http://www.nmtp.info/holding/business/cargo_tarifs/

Постановление Правительства РФ от 09.03.2010 N 132 (ред. от 01.08.2015) "Об обязательных требованиях в отношении отдельных видов продукции и связанных с требованиями к ней процессов проектирования"

Технический регламент Таможенного союза "О безопасности зерна" (ТР 201_00_ TC)

РД 31.82.04.10-85 Типовая инструкция для рабочих комплексных бригад по безопасности труда при перегрузке зерна и зернопродуктов насыпью

РД 31.82.04.07-85 Типовая инструкция для рабочих комплексных бригад по безопасности труда при перегрузке контейнеров

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

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/113671>