

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/kurovaya-rabota/321619>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Транспорт

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Исходные данные	4
2 Базисные условия поставки	6
3 Разработка технологии доставки груза.....	10
4 Распределение обязанностей	27
5. Транспортно-экспедиционные операции на всем пути следования от грузоотправителя до грузополучателя.....	31
6 Анализ случая повреждения доставки груза.....	34
Заключение	37
Список использованных источников	38

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства, важнейшим фактором эффективного развития экономики. Становление рыночных экономических отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируется товарные рынки. Становится более актуальной главная задача транспорта – ускорение оборота материальных ценностей, доставки готовой продукции, перевозки людей. Это прямо затрагивает экономические интересы, как производителей, так и потребителей.

Продолжающееся развитие международного товарообмена предъявляет повышенные требования к организации международных перевозок, в связи с тем важно иметь необходимый уровень знаний по унимодальным перевозкам, чтобы удачно их использовать для эффективной организации перевозочного процесса. Унимодальные грузоперевозки – это перевозки грузов в прямом сообщении одним видом транспорта. Тем не менее, распространены железнодорожные и речные унимодальные перевозки. В свою очередь для транспортно-экспедиционного предприятия основным вопросом является выбор рационального перевозчика, так как именно на этой основе строится весь комплекс экспедиционных работ [5].

Современный экспедитор перевозок грузов обязан владеть определенным набором знаний в области перевозочных и информационных технологий на всех видах транспорта, знать транспортные и таможенные тарифы, гражданское и международное транспортное законодательство, национальные транспортные уставы и кодексы [1,4].

Целью курсовой работы является закрепление теоретического материала и навыков, полученных в ходе практических занятий при изучении курса «Основы транспортно-экспедиционного обслуживания».

1 Исходные данные

Исходные данные курсовой работы включают в себя базисное условие поставки, вид груза, место расположения складов грузоотправителя и грузополучателя. Данные для 5 варианта приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Исходные данные

Базисное условие поставки CFR (Стоимость, страхование и фрахт до Хэйлунцзяна)

Вид груза Канцелярская продукция в ящиках

Склад ГО Санкт-Петербург

Склад ГП Китай, г. Хэйлунцзян

Характеристика груза приведена в таблице 2

Таблица 2 – Характеристика груза.

Вид груза Канцелярская продукция в ящиках

Масса единицы груза, т 0,16

Габаритные размеры, м 1,3 · 0,8 · 0,7

Объем всей партии по договору, ед. 1459

Дополнительные данные:

- 1) Погрузка (выгрузка) груза у грузоотправителя или грузополучателя: в контейнер – 8,3 \$/ч (включая постановку (снятие) контейнера на транспортное средство), в автомобиль (железнодорожный вагон) – 9,2 \$/ч.
- 2) Перевозка: в контейнере – 11 \$/км, конвенциональным способом – 20 \$/км (на автомобильном транспорте); в контейнере – 7 \$/км, конвенциональным способом – 15 \$/км (на железнодорожном и морском транспорте).
- 3) Терминальные операции: погрузка (выгрузка) груза – 35 \$/контейнер (если груз контейнерный), 9,5 \$/т – если груз конвенциональный.
- 4) Таможенное оформление: контейнерный груз – 200 \$/контейнер, конвенциональный груз – 30 \$/т.
- 5) скорость автомобильного транспорта: в городе 40 км/ч, в пригороде 60 км/ч;
- 6) скорость морского транспорта: 350 км/сут.;
- 8) время погрузки контейнера на АТС: 15 мин/контейнер;
- 9) оформление документов: 1 ч.;
- 10) таможенное оформление: 4 ч.;
- 11) погрузка груза на борт судна: 6 ч.

2 Базисные условия поставки

Инкотермс (англ. Incoterms, International commerce terms) — международные правила в формате словаря, обеспечивающие однозначные толкования наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли, прежде всего, относительно франко — места перехода ответственности от продавца к покупателю. Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договоров международной купли-продажи, которые определены заранее в международном признанном документе. Основные принципы, регулируемые в терминах Инкотермс:

- распределение между продавцом и покупателем транспортных расходов по доставке товара, то есть определение, какие расходы и до каких пор несет продавец, и какие, начиная с какого момента, — покупатель;
- момент перехода с продавца на покупателя рисков повреждения, утраты или случайной гибели груза;
- дату поставки товара, то есть определение момента фактической передачи продавцом товара в распоряжение покупателя или его представителя и, следовательно, выполнения или невыполнения первым своих обязательств по срокам поставки.

При выборе ТБУ экспорта груза можем выбирать из 11 условий поставки груза по Инкотермс-2020. При этом будем помнить, что для экспедитора важно выполнить как можно больше операций по доставке груза «нашей стороной», но ему никак нельзя брать на себя те обязательства, которые важно оставить за «американским партнером».

Подробный анализ и обоснование условий поставки Инкотермс-2020 в рамках заданного индивидуального задания представлен в табл. 3.

Таблица 3 - Анализ условий поставки Инкотермс-2020

Условие поставки Анализ условия поставки

EXW («Ex Works/«Франко завод») Покупатель несет ответственность за заполнение всей экспортной документации; зарубежные покупатели не смогут заполнить экспортную декларацию, где таможенные правила требуют, чтобы декларант был физическим или юридическим лицом, проживающим в пределах юрисдикции; он не сможет очистить товары для экспорта, т.к. при отправке EXW покупатель не обязан предоставлять такое доказательство продавцу или даже экспортировать товар. Если покупатель не имеет возможности самостоятельно выполнить экспортное таможенное оформление продукции, в этом случае целесообразно использовать условия FCA

FCA («FreeCarrier» / «Франко перевозчик/Свободный перевозчик») Согласно условию поставки договорная (прописанная в инвойсе) цена включает в себя конечную стоимость продукции с учетом экспортного оформления с уплатой пошлин, но без затрат по транспортировке, что невыгодно для ГО и экспедитора CPT («Carriage Paid To» / «Фрахт/перевозка оплачены до») • Транспортировка до назначенного пункта, возможные расходы, связанные с транзитом по территории иностранного государства и оплатой

таможенных складов в случае задержек оформления, оплачиваются продавцом. Возможные риски утери или порчи товарной партии переходят к покупателю в момент передачи ее перевозчику, а не при прибытии в назначенный пункт. То есть расходы и риски переходят в двух разных местах. (Для передачи всех рисков до момента прибытия товарной партии продавцу правильно использовать условия DAP)

CPT («Carriage Paid To» / «Фрахт/перевозка оплачены до») В процессе транспортировки может возникнуть ситуация, при которой из-за задержки импортного оформления товарной партии груз будет размещен на платных таможенных складах. Расходы по оплате складов также ложатся на продавца

DPU («Delivered Named Place Unloaded» / «Поставка на место выгрузки») DPU заменил собой условия DAT (предполагалась доставка только до терминала, а не до любого места, как DPU); может применяться при перемещении товара любым типом транспорта, включая комбинированные перевозки и использование собственного транспорта без привлечения сторонних перевозчиков и заключения договора на транспортировку продукции, а у нас по условию работает экспедитор и агент. Выбирая эти условия, продавец должен быть точно уверен, что имеет достаточные технические возможности. Если продавец не может организовать разгрузку, ему следует рассмотреть возможность доставки на условиях DAP

DDP (Delivered Duty Paid) / «Поставка с оплатой пошлины» • Продавец несет ответственность за таможенную очистку товара в стране покупателя, включая как уплату пошлин и налогов, так и получение необходимых разрешений и регистраций от властей этой страны. Если правила и законодательные требования в стране покупателя не очень хорошо поняты, условия DDP могут представлять собой очень большой риск, с точки зрения как задержек (просрочек), так и непредвиденных дополнительных расходов

CFR («Cost and Freight» / «Стоимость и фрахт») • Условия CFR, по Правилам Инкотермс, не могут применяться для контейнерных перевозок, а больше подходят для крупногабаритных грузов, сыпучих товаров

Выбор останавливаем на условии CIF (Cost, Insurance and Freight/ «Стоимость, страхование и фрахт»). Этот означает, что продавец исполняет свои обязательства по внешнеторговому контракту, когда передает в распоряжение покупателя заранее застрахованную продукцию, размещенную на судовом борту и выпущенную таможеней в рамках процедуры экспорта (уплачиваются также вывозные пошлины и сборы, если это необходимо).

При этом фрахт оплачивается продавцом, а импортное таможенное оформление и разгрузка при прибытии остается обязанностью покупателя.

Условие CIF используется только при речных и морских перевозках. Основным отличием CIF от CFR Инкотермс-2020 является обязанность продавца застраховать товарную партию от утери и повреждений во время транспортировки за свой счет, но в пользу покупателя. Страхование при отгрузке на условиях CIF обеспечивает лишь минимальное покрытие (110 % от цены контракта), но действует на протяжении всей перевозки. Продавец в обязательном порядке предоставляет покупателю продукции договор и полис. Важно отметить, что возможные риски потери или порчи товарной партии переходят к покупателю в момент размещения ее на борту или в трюме зафрахтованного продавцом судна, а не по прибытии в назначенный порт. То есть расходы и риски переходят в двух разных местах. Именно поэтому использование страхования в данном случае логично и обоснованно, так как позволяет приобретателю минимизировать риски материальных потерь, пока его товар в пути.

Цена CIF означает, что договорная (прописанная в счете-фактуре) цена включает в себя конечную стоимость продукции с учетом экспортного оформления с уплатой вывозных пошлин, а также затраты на доставку продукции в порт назначения и страховые расходы.

Стоимость разгрузки не входит в цену.

Продавцу удобно использовать CIF Инкотермс-2020, так как при таких условиях поставки именно он является грузоотправителем во всех товаротранспортных документах. Это позволяет в дальнейшем гораздо легче решать многие формальности с банками (при оформлении аккредитива) и налоговыми органами.

Основным преимуществом для покупателя является страхование риска утери и повреждения продукции во время транспортировки.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Сханова С.Э., Попова О.В., Горев А.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: Учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений. [Текст]. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 432 с.
2. Основы транспортно-экспедиционного обслуживания: методические указания к выполнению курсовой работы для бакалавров / СПб. гос. архит.-строит. университет.; сост. О. В. Попова. – СПб., 2014. – 28 с
- 3 Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров. Учебно-практическое пособие. [Текст]. – М.: Книжный мир, 2005. – С. 103-108 432с.
- 4 Методы определения надежности. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&id=22022&c=99&Itemid=136
- 5 Результаты исследования по опасности видов транспорта. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://vawilon.ru/statistika-vidov-transporta/>

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/kurovaya-rabota/321619>