

ПОРТЫ, ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО И ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

PORTS, PORT INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT LOGISTICS

Научная статья

УДК 656.073;656.61

<https://doi.org/10.24143/2073-1574-2025-1-110-118>

EDN JOOMLX

Правовое регулирование перевозок импортных сборных грузов в контейнерах: коммерческая практика

Антон Александрович Вороненко, Анна Константиновна Вороненко✉

*Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского,
Владивосток, Россия, voronenko@msun.ru*✉

Аннотация. Качественная транспортировка сборных грузов зависит не только от технологии организации перевозки, но и от четкого, исключающего двойного толкования оформления сопровождающих документов. Важное значение это имеет для доставки импортных грузов, в том числе на фоне сложившихся геополитических условий. Процесс таможенного оформления может значительно затормозить перемещение товаров, особенно при перевалке с одного вида транспорта на другой, а несоблюдение требований к погрузочно-разгрузочным работам – привести к нарушению техники безопасности, что в свою очередь окажет влияние на сохранность груза при осуществлении перевозки. Рассмотрена коммерческая практика организации перевозок импортных сборных грузов в контейнерах с точки зрения формализации единообразных требований к технологии организации перевозки и идентификации понятия сборного контейнера. Проведен краткий анализ структуры требуемых документов, которые используются при регулировании перевозок сборных грузов контейнеров. Выделение этапности процесса организации сборных перевозок с использованием морского и железнодорожного транспорта позволяет детально рассмотреть прохождение документов на каждой стадии в комплексе с технологическим процессом. Особое внимание уделяется процессу осуществления платежей, необходимости предварительного декларирования и причинам простоя для мелких грузовладельцев, а также взаимодействию участников перевозки. Отмечены неразвитая инфраструктура, отсутствие нормативной базы для контроля перевозок сборных грузов и ограничения на формирование сложных маршрутов как основные проблемы организации перевозок LCL. Первая проблема решается увеличением числа транспортно-логистических объектов, однако две другие требуют глубокого анализа правоприменительной практики.

Ключевые слова: сборные грузы, перевозки LCL, контейнерные перевозки, транспортные документы, коносамент, таможенная очистка

Для цитирования: Вороненко А. А., Вороненко А. К. Правовое регулирование перевозок импортных сборных грузов в контейнерах: коммерческая практика // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. 2025. № 1. С. 110–118. <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2025-1-110-118>. EDN JOOMLX.

Original article

Legal regulation of imported combined cargo transportation in containers: commercial practice

Anton A. Voronenko, Anna K. Voronenko✉

*Maritime State University named after admiral G. I. Nevelskoy,
Vladivostok, Russia, voronenko@msun.ru*✉

Abstract. High-quality transportation of combined cargoes depends not only on the technology of transportation organization, but also on a clear, non-ambiguous design of accompanying documents. This is important for the delivery of imported goods, including against the background of prevailing geopolitical conditions. The process of customs clearance can significantly slow down the movement of goods, especially when transshipment from one mode of transport to another, and failure to comply with loading and unloading requirements can lead to a violation of safety regulations, which in turn will affect the safety of cargo during transportation. The commercial practice of organizing the transportation of imported bulk cargoes in containers is considered from the point of view of formalizing uniform requirements for transportation technology and identifying the concept of a prefabricated container. A brief analysis of the structure of the required documents, which are used in regulating the transportation of bulk cargo containers, is carried out. Highlighting the stages of the process of organizing combined transportation using sea and rail transport allows us to consider in detail the passage of documents at each stage in conjunction with the technological process. Special attention is paid to the payment process, the need for prior declaration and the reasons for downtime for small cargo owners, as well as the interaction of transportation participants. The undeveloped infrastructure, the lack of a regulatory framework for controlling the transportation of bulk cargoes and restrictions on the formation of complex routes are noted as the main problems of the organization of LCL transportation. The first problem is being solved by increasing the number of transport and logistics facilities, but the other two require an in-depth analysis of law enforcement practice.

Keywords: combined cargo, LCL transportation, container transportation, transport documents, bill of lading, customs clearance

For citation: Voronenko A. A., Voronenko A. K. Legal regulation of imported combined cargo transportation in containers: commercial practice. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Marine engineering and technologies. 2025;1:110-118.* (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2025-1-110-118>. EDN JOOMLX.

Введение

Заказать полную загрузку контейнера, или FCL (Full Container Load – полностью загруженный контейнер) у экспедиторов – относительно простая задача, однако не все предприятия-импортеры имеют необходимые объемы для заполнения целого контейнера. В условиях массового дефицита ликвидности, в том числе на фоне изменения норм валютного контроля, коммерческих особенностей заключения сделок и исполнения валютных платежей из России, потребность в перевозках мелких партий грузов увеличивается с каждым днем. Загруженный 20-футовый контейнер – это 33 м³ товаров. Чтобы удовлетворить подобный спрос на перевозки грузовых партий объемом менее одного контейнера, все больше компаний предлагают перевозки LCL (Less Container Loading – контейнер, заполненный грузом для разных получателей). Такая перевозка предполагает участие большего количества посредников. Это факт, который не только замедляет процесс, но и усложняет котировку итоговой стоимости за сборный контейнер. Характерной особенностью при перевозке сборных гру-

зов в контейнерах является тот факт, что они регулируются теми же правилами и имеют документооборот, что и FCL.

Основные проблемы организации перевозок LCL с точки зрения нормативно-правовой базы: слабо развитая и неадаптированная инфраструктура для перевозки сборных грузов; отсутствие понятия «сборные грузы» и соответствующей нормативно-правовой базы для организации и контроля перевозок сборных грузов; невозможность формирования сложных многосоставных маршрутов перевозки в силу нормативных ограничений разных стран и др. Первая проблема решается постепенно, по мере увеличения спроса на перевозки участниками рынка путем реализации проектов строительства и реконструкции соответствующих транспортно-логистических объектов, и в России, и в Приморье в частности, число таких объектов растет. Две другие проблемы требуют анализа существующей правоприменительной практики без отрыва от технологии организации такого рода перевозок.

Общие замечания по технологии организации перевозок сборных грузов и особенности нормативного регулирования

Сборные перевозки грузов являются постоянно растущим сегментом транспортного рынка, что

проявляется в пристальном внимании всех участников [1]. На рисунке отображена принятая на практике этапность организации перевозок сборных грузов в универсальных контейнерах с использованием морского транспорта.

Подготовка	Прием заявок грузоотправителей, обработка входящей информации, формирование грузовых партий		
	Проверка инструкций грузоотправителей, сбор дополнительной информации, консолидация товаров, складская обработка	Формирование транспортных партий FCL по направлениям перевозки на складе CFS	Сбор документов по грузу, подготовка транспортных документов
	Формирование и расчет маршрутов	Формирование критериев оптимальности и выбор маршрутов	
Транспортировка	Доставка контейнеров на склад (порт) в сток перевозчика по партиям		Выпуск и обмен транспортными и платежными документами (счет, инвойс) с перевозчиком и заказчиком услуги (коносамент, накладная)
	Морская транспортировка «порт – порт», организация слежения за перемещением контейнера		
Завершение	Таможенная очистка, расформирование контейнера		Формирование пакета документов для таможенных операций, оформление таможенной декларации, активирование порчи товара и/или паковки в случае наличия, оформление новых транспортных документов (ж.-д. и/или автонакладных), актов выполненных услуг и универсального передаточного документа (УПД)
	Выдача/доставка грузополучателю или формирование новой сборной отправки по внутреннему маршруту при необходимости	Проверка состояния груза по прибытии, фиксация нарушений целостности упаковки/груза	

Общая схема импортной перевозки сборного груза в контейнере в Россию

General scheme of import transportation of bulk cargo in a container to Russia

Примечания к рисунку:

1. На рисунке часть операций представлена последовательно, часть – параллельно, на практике в зависимости от коммерческих условий договора перевозки и/или экспедирования порядок может немного смещаться или варьироваться. Хотя в большинстве случаев принято принимать оплату до окончания перевозки или его этапа (например, оплату фрахта – до окончания морской перевозки, в ином случае груз не будет выдан получателю в порту назначения или не отгружен на следующий смежный вид транспорта до оплаты). Также все документы и информацию, относящиеся к транспортным характеристикам груза, перевозчик и экспедитор запрашивают и анализируют до начала перевоз-

ки. В текущих условиях это же касается особенностей отнесения того или иного товара к предмету санкций против Российской Федерации.

2. На рисунке таможенная очистка отнесена к завершающему этапу для понимания транспортной составляющей и акцента внимания на работе с перевозчиком, однако в значительном числе случаев таможенная очистка производится одновременно с морской транспортировкой до прибытия в морской порт. Весомым фактором для отказа от предварительного декларирования является требование оплаты таможенных платежей в таком случае до прибытия в порт, что как для сборных перевозок грузов, так и для товарных партий FCL, владельцами которых являются, как правило, небольшие

Вороненко А. А., Вороненко А. К. Правовое регулирование перевозок импортных сборных грузов в контейнерах: коммерческая практика

компании, может замедлять платежи грузовладельцев с дефицитом ликвидности.

3. Склад CFS (container freight station) – дословно переводится как контейнерная грузовая станция, так называемый сухопутный контейнерный терминал. Транспортный терминал CFS, на котором грузовые перевозки консолидируются или расконсолидируются и сортируются по транспортным партиями в зависимости от направления, вида груза, грузополучателей, запланированного подвижного состава и др., обычно располагается вблизи морских портов, аэропортов.

4. После оформления заявки от грузовладельца или его представителя товар доставляется на склад или контейнерную грузовую станцию, где он загружается в контейнер вместе с грузом других отправителей.

5. После заполнения контейнер передается морскому, автомобильному или железнодорожному перевозчику для международной перевозки.

6. По прибытии судна, автомобиля, железнодорожного поезда на морской, автомобильный или железнодорожный терминал назначения контейнер доставляется на склад назначения или CFS, где происходит его расформирование. Таможенная очистка может происходить как на терминале перевозчика, так и на стороннем складе временного хранения (СВХ) при условии соблюдения требований транзита от порта до СВХ.

7. На этапе приема груза терминалом особенно важно убедиться в отсутствии повреждений или утери груза. Именно поэтому используется собственный коносамент груза – этот документ подтверждает безопасное получение отправленной партии после проверки. Теперь экспедитор может доставить груз клиенту.

Выбор технологии перевозки сборного груза в контейнере зависит непосредственно от варианта заказываемой услуги:

- от склада отправителя до двери получателя;
- от склада отправителя к складу получателя;
- от двери отправителя к двери получателя.

Ощутимое различие состоит преимущественно в транспортной обработке и перевозке до склада комплектации (часто употребляемое на английском *pick-up of cargo*, по смыслу подразумевающее не только прием/получение груза, но и соответствующую подготовку к транспортировке и проверку контейнерного оборудования). Большая часть заказчиков предпочитает последний вариант: указывается адрес, с которого необходимо забрать груз, и геоданные его конечной точки прибытия. По российскому законодательству, заказчиком может быть отправитель, получатель или третье лицо. Эти же правила распространяются и на оплату транспортной услуги.

Ответственность за доставку в пункт назначения несет как клиент, так и обслуживающая клиента логистическая компания. Согласно российскому законодательству, экспедитор (транспортная компания) несет ответственность не только за груз на маршруте, но и за достоверность сведений и состояние принимаемого товара к перевозке, а именно:

- соответствие упаковочных данных фактической информации, упаковка должна обеспечивать целостность и безопасность перевозимого товара;
- предоставление точных и достоверных данных о товаре (продукции);
- наличие должной упаковки (собственными усилиями или при помощи исполнителя);
- наличие сертификатов на грузы, нуждающиеся в сертификации [2].

Если какое-то несоответствие данным, указываемым в заявке, не отражено в транспортных документах, акте приема-передачи или коммерческом акте при передаче с одного вида транспорта на другой в момент перехода ответственности, несмотря на то, что сведения предоставляются клиентом, организатор перевозки также будет нести ответственность.

Исполнитель (экспедитор или перевозчик в зависимости от договора), организующий перевозку сборных грузов как в импорте, так и на других направлениях (видах плавания, сообщения), обязан соблюдать российские нормативные требования, как в общем порядке, так и применительно к используемому виду транспорта. Несмотря на то, что сборная доставка не выделена в отдельный вид перевозок, на нее распространяются все требования и условия, предусмотренные российским и международным законодательством, связанным с контейнерными перевозками и сопутствующей обработкой груза по видам транспорта. Отдельно отметим, что никаким образом не выделен статус логистического оператора, осуществляющего подобные перевозки.

По мнению участников рынка, существует некоторая связь между спросом на перевозку LCL и FCL: чем дороже становятся альтернативные издержки при осуществлении полной загрузки контейнера, тем больше спрос на LCL. Этот вопрос становится актуальным всякий раз, когда цены для FCL повышаются [3]. При этом рост спроса на перевозки сборного груза может стимулироваться и ограничиваться транспортными и нетранспортными факторами. Общими ограничениями по сравнению с другими контейнерными видами перевозок можно назвать сформированную сеть маршрутов, влияние наличия/отсутствия контейнерного оборудования в местах зарождения/погашения грузовой базы на формирование маршрута, санкционное давление и связанные с этим ограничения и другие подобного рода ограничения, влияющие на формиро-

вание линейных перевозок. Специфическими ограничениями в формировании маршрутов, состоящих из нескольких элементов, применительно только к LCL являются технологические тонкости организации транзита через третьи страны, юридические особенности в части транспортного законодательства, включая лицензирование транспортной деятельности в целом и отдельных ее направлений, различия в требованиях по хранению и обработке груза, особенности требований заказчиков перевозок и т. д. Вышеперечисленные и другие особенности не позволяют формировать сложные многоставные международные маршруты.

Список документов, необходимых для организации перевозки LCL, зависит от типа груза и места приема/отправления груза. При оформлении товаров, перевозимых LCL, на таможне в любом случае, независимо от страны происхождения товара, необходимо будет предоставить следующие ключевые документы:

1. Комплект документов первичного учета в зависимости от страны происхождения товара и контрактных обязательств: коммерческий счет, счет-фактура, товарная накладная.

2. Упаковочный лист, который предоставляет экспедитору, перевозчику и конечному получателю информацию о грузе, деталях упаковки, а также отметки и номера, указанные на внешней стороне упаковки каждой позиции товара (коробки, паллета и др.).

3. Сертификат происхождения. Хотя некоторые страны принимают заявление о происхождении в коммерческом счете, таможенные органы других стран могут потребовать отдельный документ.

4. Инструкционное письмо грузоотправителя (и/или заполненная заявка на перевозку с инструкциями). Такое письмо предоставляет информацию об ответственных лицах на каждом этапе перевозки и оформления, необходимом документообороте и обмене информацией, а именно: о том, кто должен получить отгрузочные документы, к кому обращаться с вопросами относительно согласования дат отправки, заполнения таможенных документов, в случае необходимости детализации информации о товаре и др.

5. Транспортные документы (в рассматриваемой в исследовании перевозке обязательно коносамент).

6. Прочие документы при необходимости, например MSDS (Material Safety Data Sheet) – паспорт безопасности, который в обязательном порядке должен быть в составе транспортной документации на определенную химическую продукцию: вещества, смеси и отходы промышленного производства; банковский вексель, страховые сертификаты, разрешения или другие лицензии, грузовые

квитанции и т. д. [4].

Кроме указанных выше документов, в общем случае при отправке морем грузовой партии LCL также используются:

– документы со стороны банка об осуществлении перевода денежных средств (или вексель), гарантии, аккредитивы, кредитные поручения в зависимости от типа сделки и условий контракта;

– лицензии и сертификаты на товары, подлежащие особому контролю, документы об освобождении от пошлин и налогов, страховое свидетельство в зависимости от условий Инкотермс, согласованных для перевозки, инструкции по отправке коносамент;

– сертификаты осмотра, взвешивания груза и/или другие сюрвейерские документы при необходимости, экспедиторская и/или складская расписка при наличии и др. [5].

Грузоотправитель должен понимать, за какую документацию он несет ответственность, когда дело доходит до работы с экспедитором для выполнения импортных или экспортных поставок LCL. Коносамент судоходной линии является документом, подтверждающим факт отгрузки товара. В нем указывается «загрузка и количество грузоотправителя», а также «заявлено грузоотправителем о наличии». Это означает, что судоходная линия и экспедитор не несут ответственности за любую информацию, предоставленную грузоотправителем о том, что импортируется в Россию.

Меры таможенного контроля при перевозке сборных грузов

Процедура оформления сборных грузов на таможенном посту с последующим их пересечением границы РФ в транспортном средстве представляет собой работу на таможне с предъявлением ее специалистам пакета документов, который включает:

- таможенную декларацию;
- разрешительные документы;
- товаросопроводительные документы;
- квитанции, которые подтверждают уплату пошлин;
- необходимые документы на средство передвижения.

В случае, когда ввезенный из-за границы груз считается импортом и рассчитан на использование внутри государства, при изменении таможенной процедуры вышеперечисленные действия необходимы, как и прохождение таможенной очистки.

При ввозе импортных товаров в страну необходимо будет пройти процесс декларирования. Для этого таможенным брокером заполняется декларация, где сведена полная информация, которая касается данного импортного сборного груза. Осуществлять оформление на таможне сборных грузов

может как сам собственник товаров, так и официальный его представитель.

После этого груз проходит процесс очистки в несколько этапов:

– контроль движения грузов, подготовка документов, сбор необходимой информации и затем заполнение соответствующих деклараций;

– отправка в терминал, который расположен на территории государства – отправителя груза (либо транзитера);

– после пересечения транспортным средством границы РФ проверяется соответствие сборного груза нормам санитарно-эпидемиологического и экологического контроля;

– присвоение товарам кодов товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТНВЭД) с учетом особенностей нетарифного регулирования;

– расчет таможенной стоимости груза с учетом действующего на момент операции валютного курса;

– груз проверяется на соответствие документам, которые внесены в таможенную декларацию (включая лицензии и техпаспорта);

– подача таможенной декларации, контроль приема властями;

– мониторинг прохождения таможенных платежей;

– согласование текущих вопросов в процессе контроля над сборными грузами и транспортными средствами, которые их перевозят;

– в случае несоответствия документов требованиям, предъявляемым таможенными органами, устранение несоответствия или проверка таможен в соответствующих инстанциях;

– завершение оформления грузов, уведомление грузоподателя или его представителя о результате таможенной очистки для последующей отправки.

Для того чтобы обеспечить перевозимым грузам быстрый переход российской границы, в процессе оформления сборных грузов могут принимать участие сразу несколько представителей. Сразу после прохождения всех этапов груз может быть направлен к месту назначения. Таможенную очистку сборных грузов считают довольно длительной процедурой, однако при наличии опыта в этих вопросах и отсутствии претензий к грузу она может занимать не более суток [6].

Анализ существующей практики перевозки сборных грузов в контейнерах и трудности соблюдения норм законодательства

При отсутствии возможности организации многоуровневых сложносоставных маршрутов по примеру перевозок FCL вынуждает операторов перевозок загружать контейнеры, максимально полно используя их грузоподъемность, что, как правило,

не соответствует требованиям безопасной перевозки: так, при перевозке грузов железнодорожным транспортом по территории РФ груз в контейнере должен быть размещен равномерно, загружен до полной вместимости, не иметь превышения массы, а вес каждого грузового места не должен превышать 1 500 кг. На практике для обеспечения эффективного использования контейнеров операторы перевозок сборных грузов пренебрегают этими требованиями.

Большое распространение получила практика несанкционированной перевозки опасных грузов в составе сборных контейнеров. Очевидно, что подобные перевозки несут в себе большие риски для безопасности перевозок. Подобная возможность возникает в силу того, что в сборном контейнере находится много различных грузов, в составе которых обнаружить опасный груз, не проведя 100 % выгрузку товара из контейнера, невозможно.

Несмотря на относительную дешевизну сборных перевозок, они требуют инвестиций в складскую инфраструктуру. Инфраструктурные ограничения в сочетании с действующей неадаптированной нормативно-правовой базой прямо влияют на процесс перевозки сборных грузов. Например, в случае отсутствия зоны таможенного контроля для сборных грузов невозможно выгрузить товар из контейнера и выпустить его в свободное обращение вне зависимости от статуса остальных грузов. С точки зрения таможенных органов, несмотря на то что фактически это несколько разных грузов, в целях таможенного декларирования это будет считаться системой как один груз, из чего возникает требование таможенной очистки всех товаров.

Данная проблема изначально носила распространенный характер, но особенно обострилась в период 2021–2024 гг. На это оказали влияние разрыв в логистических цепочках в период пандемии COVID-19, а также усилившееся санкционное давление: уход крупных международных перевозчиков с российского рынка спровоцировал замещение другими, мелкими транспортными компаниями, которые в силу оптимизации своих затрат не имели возможности обеспечивать судозаходы в крупные российские порты, выбирая для судозаходов небольшие морские терминалы, не имеющие выделенной складской инфраструктуры для сборных грузов.

Наиболее явными центрами зарождения и поглощения грузопотоков, трансформируемых в перевозки LCL, являются базовые порты Китая и крупные российские города, сохраняется спрос на перевозки из Республики Корея. Таким образом, можно сделать вывод о том, что вероятность обеспечить максимальную загрузку сборного контейнера в короткий срок будет выше для маршрута «Шанхай – Москва», чем, например, для маршрута «Шанхай – Подольск». Подобное неравномерное формирование

спроса и предложения приводит к тому, что при организации сложных многокомпонентных маршрутов перевалка и последующая расконсолидация грузов является необходимым элементом. При этом важно понимать, что это напрямую влияет на стоимость перевозки (дополнительные расходы по перевалке, расконсолидации, хранению и т. п.) и ведет к увеличению транзитного времени.

При сравнении сроков перевозки стоит учитывать то, что время формирования сборного контейнера грузами, следующими в одном направлении, будет дольше, чем грузами, следующими в попутном направлении до прибытия в пункт перевалки. Таким образом, многие операторы перевозок вынужденно прибегают к дополнительным складским операциям в пункте перевалки, что позволяет, с одной стороны, максимально полно использовать загрузку контейнера и обеспечить регулярное расписание отправок. С другой стороны, возникают дополнительные финансовые и временные потери на дальнейшее продвижение груза до конечного пункта назначения.

Формирование сквозных отправок до конечного пункта назначения в первую очередь позволяет оптимизировать стоимость и существенно улучшать сроки доставки грузов благодаря отсутствию промежуточных складских операций. Для осуществления такой перевозки обязательным условием является формирование транспортной партии исключительно из грузов, следующих в одном направлении до конечного пункта назначения.

Максимально полная загрузка контейнера может быть обеспечена при выполнении одного из условий: контейнер равномерно загружен грузовыми местами с одинаковыми габаритами и весом либо контейнер равномерно загружен грузовыми местами, имеющими разные размеры и вес, но при этом исполнено крепление груза в контейнерах в соответствии с разработанной схемой. Очевидно, что сборный груз имеет различные размеры и вес, а для крепления груза необходимо пожертвовать местом внутри контейнера, что в свою очередь снизит доходность перевозки, а значит, способствует нарушению правил перевозки транспортными компаниями.

С целью размещения грузов в контейнерах в максимальном соответствии с требованиями ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) оператор перевозки вынужден до момента отправки груза из пункта отправления подготовить план загрузки сборного контейнера. В настоящее время у операторов перевозки нет обязанности предъявлять или согласовывать план размещения грузов с ОАО «РЖД», если контейнер загружен до полной вместимости, а масса одного грузового места не превышает 1 500 кг. Однако эта информация необходима оператору перевозки для обеспечения равно-

мерной загрузки всего грузового пространства контейнера, в противном случае неравномерно загруженный контейнер не будет принят к перевозке профильными сотрудниками ОАО «РЖД».

Важно учитывать, что в отдельных случаях для обеспечения равномерной загрузки контейнера оператор перевозки вынужден изменять сроки отправки конкретных грузов, перевозка которых может негативно повлиять на загрузку конкретного отдельно взятого контейнера, что может привести к негативной реакции со стороны заказчика перевозки.

В большинстве случаев операторы перевозок сборных грузов не имеют собственного флота, что означает зависимость от маршрутов определенного морского перевозчика и связанной транспортной инфраструктуры. В случае отсутствия в порту перевалки специализированного СВХ и зоны таможенного контроля для сборных грузов таможенное оформление всех грузов придется проводить удаленно и без возможности выгрузки груза из контейнера.

Безопасность перевозок сборных грузов в контейнерах

Первый важный этап безопасной перевозки сборных грузов – внимание к упаковке товара и транспортной упаковке до начала формирования сборного контейнера. Если все выполнено в соответствии со стандартными нормами и с учетом деталей и особенностей товара, то при отсутствии форс-мажорных обстоятельств товары вряд ли могут быть повреждены, а также не смогут повредить другие предметы груза в общем контейнере.

Наиболее распространенной практикой снижения рисков и расходов считается страхование грузов. Перевозки LCL – не исключение. Как и во всех видах транспорта, здесь существуют некоторые риски, и крупный инцидент на море может иметь катастрофические последствия. Стандартные положения об ответственности в полисах экспедиторов и перевозчиков означают, что если вы можете доказать их вину, что само по себе сложно, компенсация обычно значительно ниже коммерческой стоимости, поскольку расчет выплат основан на международных стандартах. Претензии различны, компания DHL для своих клиентов заместила пример претензии по морским перевозкам, чтобы проиллюстрировать значительный разрыв между компенсацией без собственной страховки и компенсацией с собственной страховкой: разница составила 7 980 долл. США против 70 000 долл. США.

Как правило, существует возможность отправлять опасные грузы (DG) LCL, но следует избегать смешивания некоторых типов грузов в одном контейнере. В каждом отдельном случае такие перевозки необходимо согласовать с транспортной компанией или экспедитором, поскольку на разных маршрутах могут существовать разные требования

к опасным грузам, вплоть до отказа в приеме груза по причине отсутствия необходимых лицензий у терминала или перевозчика по конкретному классу опасности груза [7].

Заключение

Развитию перевозок сборных грузов через российские порты значительным образом способствовало расширение нормативно-правовой базы в отношении перевозок сборных грузов и компаний, осуществляющих данную деятельность:

- следует ограничить возможность организации перевозки для компаний, не имеющих статус таможенного представителя, вместе с тем расширив возможности для последних;
- необходимо ввести в нормативно-правовую базу термин «сборный груз», указав его характеристику и критерии соответствия данному понятию;
- в отношении сборного груза необходимо внедрить в практику таможенного оформления процедуры, упрощающие оформление данного груза: возможность оформления таможенного

транзита по единой декларации на несколько партий товара;

- разработать перечень товаров и/или размер транспортных партий, не подпадающий под возможные риски и связанные с ними меры обеспечения таможенного контроля, что позволит операторам перевозки формировать транспортные партии с безрисковым грузом, при необходимости отправить груз по маршруту, на протяжении которого нет соответствующей транспортной инфраструктуры;
- разработать механизм, позволяющий выполнять процедуру таможенной очистки всей транспортной партии грузов непосредственно силами оператора перевозки, который в свою очередь имеет статус таможенного представителя;
- усилить контроль за соблюдением норм и правил погрузки, а также размещения сборного груза в контейнерах с помощью предоставления фотоматериалов и схем размещения и крепления груза, а если это невозможно – путем проведения натурального осмотра силами профильных сотрудников транспортной инфраструктуры.

Список источников

1. Изотов О. А., Кузнецов А. Л. Перспективы развития технологий перевозки сборных грузов в контейнерах // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Морская техника и технология. 2020. № 1. С. 140–148.
2. Ahokas J., Baptista J., Arsenault S., Gurbus M. C. Common Assessment and Analysis of Risk in Global Supply Chains, January 2012 Affiliation: Compendium of FP7-project CASSANDRA (Grant agreement no. 261795, date: 1.6.2011-31.5.2014). URL: https://www.researchgate.net/publication/282845713_Common_Assessment_and_Analysis_of_Risk_in_Global_Supply_Chains (дата обращения: 10.07.2024).
3. LCL Shipping: How It Applies to Exporter / The International Trade Blog. URL: <https://www.shippingsolutions.com/blog/lcl-export> (дата обращения: 06.06.2024).

4. Documentation for LCL shipments in sea freight. URL: <https://www.freightforwarderquoteonline.com/news/documentation-lcl-shipments-sea-freight/> (дата обращения: 20.05.2024).
5. Правила перевозки сборных грузов. URL: <https://mwlogistics.ru/pravila-perevozki-sbornyh-gruzov> (дата обращения: 10.07.2024).
6. Таможенное оформление сборных грузов. URL: https://advanceshipping.ru/tamozhennoe_oformlenie_sbornih_gruzov/ (дата обращения: 17.03.2024).
7. The Documents You Need to Ship LCL. URL: <https://www.dhl.com/global-en/home/our-divisions/global-forwarding/forwarding-insights/documents-you-need-to-ship-lcl.html> (дата обращения: 10.04.2024).

References

1. Izotov O. A., Kuznetsov A. L. Perspektivy razvitiia tekhnologii perevozki sbornykh грузов v konteinerakh [Prospects for the development of technologies for the transportation of bulk cargo in containers]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Morskaja tekhnika i tekhnologija*, 2020, no. 1, pp. 140-148.
2. Ahokas J., Baptista J., Arsenault S., Gurbus M. C. *Common Assessment and Analysis of Risk in Global Supply Chains, January 2012 Affiliation: Compendium of FP7-project CASSANDRA (Grant agreement no. 261795, date: 1.6.2011-31.5.2014)*. Available at: https://www.researchgate.net/publication/282845713_Common_Assessment_and_Analysis_of_Risk_in_Global_Supply_Chains (accessed: 10.07.2024).
3. *LCL Shipping: How It Applies to Exporter*. The International Trade Blog. Available at: <https://www.shippingsolutions.com/blog/lcl-export> (accessed: 06.06.2024).

4. *Documentation for LCL shipments in sea freight*. Available at: <https://www.freightforwarderquoteonline.com/news/documentation-lcl-shipments-sea-freight/> (accessed: 20.05.2024).
5. *Pravila perevozki sbornykh грузов* [Rules of transportation of combined cargoes]. Available at: <https://mwlogistics.ru/pravila-perevozki-sbornyh-gruzov> (accessed: 10.07.2024).
6. *Tamozhennoe oformlenie sbornykh грузов* [Customs clearance of combined cargoes]. Available at: https://advanceshipping.ru/tamozhennoe_oformlenie_sbornih_gruzov/ (accessed: 17.03.2024).
7. *The Documents You Need to Ship LCL*. Available at: <https://www.dhl.com/global-en/home/our-divisions/global-forwarding/forwarding-insights/documents-you-need-to-ship-lcl.html> (accessed: 10.04.2024).

Статья поступила в редакцию 19.07.2024; одобрена после рецензирования 20.11.2024; принята к публикации 13.01.2025
The article was submitted 19.07.2024; approved after reviewing 20.11.2024; accepted for publication 13.01.2025

Информация об авторах / Information about the authors

Антон Александрович Вороненко — аспирант кафедры управления морским транспортом; Морской государственной университет имени адмирала Г. И. Невельского; aavoronenko@gmail.com

Anton A. Voronenko — Postgraduate Student of the Department of Management of Maritime Transport; Maritime State University named after admiral G. I. Nevelskoy; aavoronenko@gmail.com

Анна Константиновна Вороненко — эксперт научной лаборатории пространственной логистики; Морской государственной университет имени адмирала Г. И. Невельского; voronenko@msun.ru

Anna K. Voronenko — Expert of the Scientific Laboratory of Spatial Logistics; Maritime State University named after admiral G. I. Nevelskoy; voronenko@msun.ru

