

К.О. Дорошенко

МУЛЬТИМОДАЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА: ПОНЯТИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ

Рассматривается понятие мультимодальной перевозки, а также отличительные особенности, присущие данному способу транспортировки грузов в рамках международной торговли. Раскрыта роль оператора мультимодальной перевозки, который непосредственно организует весь процесс доставки груза, а также особенности его работы по договору доставки. Описаны варианты договоров на доставку груза в зависимости от условий доставки. Выделены основные принципы функционирования мультимодальной системы.

Ключевые слова: мультимодальная перевозка, логистика, международная торговля, оператор мультимодальной перевозки, транспортный документ.

К.О. Doroshenko

MULTIMODAL TRANSPORTATION: CONCEPT AND ORGANIZATION

This article describes the concept of multimodal transportation, as well as the distinctive features inherent in this particular method of cargo transportation in international trade. The role of the operator of multimodal transportation, which directly organizes the entire process of cargo delivery, as well as the specifics of its work under the delivery contract, is disclosed. The options of contracts for the delivery of goods are described, depending on the conditions of delivery. The main principles of the multimodal system functioning are highlighted.

Keywords: multimodal transport, logistics, international trade, multimodal transport operator, transport document.

Мультимодальные перевозки грузов вошли в практику международной торговли в 1980-х гг. Это было связано с увеличением объемов грузоперевозок и расширением направлений транзитных и внешнеторговых грузов. Особое влияние на применение данного вида перевозок оказала идея рациональной доставки грузов. Как показала практика, одного вида транспорта было недостаточно для оптимизации транспортировки внешнеторговых грузов в имевшихся логистических схемах. Большая часть грузопотока осуществляется с помощью двух или более видов транспорта. Как следствие, появилась потребность в разработке новых транспортных систем, базирующихся

на экономическом, организационном, правовом и технологическом взаимодействии нескольких видов транспорта. Это обусловило появление мультимодальных перевозок.

С.В. Милославская и К.И. Плаужников определяют мультимодальную перевозку как перевозку, «в которой доставка груза от отправителя к получателю осуществляется, как минимум двумя различными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным, морским, воздушным) под ответственностью одного перевозчика, по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки», и оплачиваемую «по единой сквозной тарифной ставке» [3].

Дорошенко Кирилл Олегович

аспирант Российского нового университета.

E-mail: kdoroshenko39@gmail.com

Решение об использовании комбинаций различных видов транспорта во многом зависит от территориальной расположенности, а именно от физического нахождения груза и географического расположения конечного получателя или его склада. С организационной точки зрения мультимодальные перевозки представляют собой довольно сложный процесс, поскольку требуют развития всех видов транспорта наряду с повышением качества терминального и складского хозяйства, а также улучшения таможенной инфраструктуры, технологий информационного обеспечения и страхового сопровождения грузов [2].

Таким образом, отличительная особенность мультимодальной перевозки заключается в наличии единого оператора (экспедитора), который непосредственно организует весь процесс доставки груза.

Оператор обеспечивает контроль взаимодействия двух или более видов транспорта, организует перевозку, перевалку. Как правило, он действует на основе специального поручения клиента, от его имени и за его счет. Оператор заключает с заказчиком договор и выступает в качестве его представителя и юридического лица, а также является ответственным за весь процесс движения груза и котировку сквозной ставки тарифа.

Оператор сам не перевозит грузы на участках маршрута, а только отвечает за действия фактических перевозчиков. Экспедиторы заключают договоры с несколькими субподрядчиками, фактическими перевозчиками, и оговаривают с ними все нюансы перевозки. Также они сотрудни-

чают с другими специализированными компаниями, а именно:

- с операторами контейнерных терминалов, владеющими или арендующими специализированные портовые или железнодорожные терминалы;
- портовыми экспедиторскими компаниями, занимающимися таможенной очисткой и оформлением товаросопроводительных документов;
- складскими компаниями, обеспечивающими хранение груза, его ремонт и замену тары, комплектование отправок, загрузку груза в контейнеры, маркировку.

Оператор также может привлекать другие компании: лизинговые, сюрвейерные, аудиторские. С каждым подрядчиком заключается отдельный контракт на основе действующих в данной области международных конвенций и национальных законов.

Оператор мультимодальной перевозки может принять груз от отправителя на его складе (from door – d), на контейнерном терминале в порту или внутри страны (container yard – cy) либо на причале порта погрузки (pier – p). То же самое распространяется на передачу груза получателю по договору. Таким образом, существует большое разнообразие вариантов договора перевозки: d/d, d/cy, d/p, cy/d и др.

Клиент, руководствуясь базой поставки товара по запродажному контракту, выбирает вариант мультимодальной перевозки. При продаже товара на условиях СІР склад покупателя продавец может заключить договор мультимодальной перевозки «от двери до двери». То же самое касается

Особенности международной торговли

перевозок на условиях EXW и FCA склад продавца, только клиентом при этом является покупатель.

В зависимости от варианта доставки устанавливаются расходы перевозчика, а также период его ответственности за груз и ставку провозной платы.

При доставке на условиях су/су, су/d и d/су отправитель обычно формирует партии груза меньшего объема, чем вместимость контейнера (LCL). То же самое касается и получения груза. Оператор должен либо затарить груз в контейнер, либо растарить контейнер на контейнерном терминале назначения, либо выполнить обе эти операции.

Можно выделить два основных принципа функционирования мультимодальной системы.

1. *Единообразие коммерческо-правового режима.* Предусматривает совершенствование правил перевозки грузов всеми видами транспорта в международном сообщении, упрощение таможенных процедур, разработку новых унифицированных транспортных документов для осуществления перевозок на внешнем и внутреннем рынке грузоперевозок, комплексное решение финансово-экономических аспектов. Заключается во внедрении механизма финансовой ответственности за нарушение качества услуг и разработке единых тарифных правил перевозки внешнеторговых и транзитных грузов в международном сообщении [5].

2. *Единство всех звеньев транспортной цепи, единая форма взаимодействия и координация всех звеньев транспортной цепи.* Эффективность мультимодальной системы во многом зависит именно от ее организации, где организатором взаимодействия всех звеньев транспортной цепи выступает оператор мультимодальной перевозки.

Оператор мультимодальной перевозки выступает в роли посредника, который берет на себя ответственность перед сторонами грузоперевозки (заказчиком/грузоотправителем/грузополучателем) за непосредственную доставку, перевозку, перевалку груза, а также выполнение всех необходимых таможенных процедур на территории как нашей, так и зарубежных стран. Доставка оформляется по единому документу – мультимодальному коносаменту, а оплата за перевозку груза осуществляется в виде единой сквозной провозной платы [4].

Оператор уделяет наибольшее внимание развитию инфраструктурных перевозчиков – субподрядчиков. В основе комплексного развития транспортной инфраструктуры лежит понятие стандартизации комплектов грузов, транспортных средств, погрузо-разгрузочных машин и механизмов [3].

Функционирование мультимодальной системы зависит от наличия информационной системы, с помощью которой осуществляется исполнение заказа. Она обеспечивает планирование, управление и контроль всего процесса доставки груза. На рынке информационных технологий широко представлены различные системы электронного обмена данными. От их использования в процессе организации мультимодальных перевозок непосредственно зависит уровень конкурентоспособности логистических транспортных систем на мировом рынке транспортных услуг.

Таким образом, можно выделить несколько отличительных особенностей мультимодальных перевозок.

Прежде всего, это оформление единого транспортного документа, который подтверждает факт заключения договора мультимодальной перевозки и прием груза в свое владение перевозчиком. При этом

Мультимодальная перевозка: понятие и организация

независимо от маршрута, вида транспорта и количества участников перевозки заключается только один договор перевозки груза. Стороны договора перевозки согласуют единый сквозной тариф на всем пути доставки груза, что выступает в качестве оплаты услуг перевозчика по договору. Императивную ответственность за над-

лежащее исполнение договора перевозки на всем маршруте доставки груза от его приема у грузоотправителя до момента его доставки в пункт назначения несет одно лицо – оператор мультимодальной перевозки. Мультимодальный перевозчик по договору перевозки является не посредником, а принципалом.

Литература

1. *Галабурда В.Г.* Единая транспортная система: учебник для вузов / под ред. В.Г. Галабурды. 2-е изд., изм. и доп. М.: Транспорт, 2009. 304 с.
2. *Гринев А.А., Евреенова Н.Ю.* Мультимодальные перевозки: конспект лекций. М.: Изд-во Ин-та пути, строительства и сооружений Российского университета транспорта (МИИТ), 2013. 176 с.
3. *Милославская С.В., Плужников К.И.* Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб. пособие. М.: Росконсультант, 2001. 368 с.
4. *Столяр Е.* Неопределенность и уязвимость как основные причины снижения надежности в цепях поставок // Логистика и управление цепями поставок. 2012. № 1. С. 65–74.
5. *Холопов К.В., Данчеева Н.В.* Правовое толкование коносаментов: учеб. пособие. М.: Изд-во Всероссийской академии внешней торговли, 2014. 190 с.

References

1. Galaburda V.G. (2009) *Edinaya transportnaya sistema: uchebnik dlya vuzov* [Unified transport system]. 2nd ed., rev. and enl. Moscow, Transport Publishing. 304 p. (In Russian).
2. Grinev A.A., Evreenova N.Yu. (2013) *Mul'timodal'nye perevozki: konspekt lektsij* [Multimodal transportation:]. Moscow, Russian University of Transport (MIIT) Publishing. 176 p. (In Russian).
3. Miloslavskaya S.V., Pluzhnikov K.I. (2001) *Mul'timodal'nye i intermodal'nye perevozki: ucheb. posobie* [Multimodal and intermodal transportation]. Moscow, Roskonsultant Publishing. 368 p. (In Russian).
4. Stolyar E. (2012) *Neopredelennost' i uyazvimost' kak osnovnye prichiny snizheniya nadezhnosti v tsepyakh postavok* [Uncertainty and vulnerability as the main reasons for the decline in reliability in supply chains]. *Logistics and Supply Chain Management*, no. 1, pp. 65–74 (In Russian).
5. Kholopov K.V., Dancheeva N.V. (2014) *Pravovoe tolkovanie konosamentov: ucheb. posobie* [Legal interpretation of bills of lading]. Moscow, Russian Foreign Trade Academy Publishing. 190 p. (In Russian).