

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ОСОБЕННОСТИ И РИСКИ

Е. Д. Мезенцева, Л. В. Прохорова

Челябинский государственный университет,
Челябинск, Россия

Приводится понятие мультимодальной перевозки. Дается описание видов мультимодальных перевозок. Рассматриваются различные особенности данных грузоперевозок. Продемонстрированы различные риски, связанные с мультимодальными перевозками. Приведены примеры избегания рисков в мультимодальных перевозках.

Ключевые слова: *перевозка, грузоперевозка, мультимодальная перевозка, риск.*

MULTIMODAL TRANSPORTATION: FEATURES AND RISKS

E. D. Mezentsseva, L. V. Prokhorova

Chelyabinsk State University, Chelyabinsk, Russia

The concept of multimodal transportation is given. The description of the types of multimodal transport is given. Various features of these cargo transportations are considered. Various risks associated with multimodal transport are demonstrated. Examples of risk avoidance in multimodal transport are given.

Keywords: *transportation, cargo transportation, multimodal transportation, risk.*

«Мультимодальная перевозка — вид транспортировки груза с привлечением одной транспортной организацией нескольких видов транспорта» [3]. Данным видом транспортировки груза часто осуществляется перевозка негабаритных грузов в другие страны или по территории одной страны, где нет технической возможности воспользоваться одним видом транспорта. На территории РФ такими областями являются север страны и острова Дальнего Востока, в частности Сахалин и Курильские острова.

На протяжении всей мультимодальной перевозки ее сопровождает единый перевозочный документ — договор о смешанной перевозке. Оператор смешанной перевозки руководит и отслеживает перемещение груза из места отправки до места прибытия. Опираясь на документы мультимодальной перевозки, оператор смешанной перевозки берет на себя ответственность за все операции, которые он организует [2]. Чтобы обеспечить безопасность смешанной перевозки опасных грузов, необходимо рассматривать смешанную перевозку как единый процесс. Это подводит к тому, что организация и ответственность за мультимодальную перевозку лежат на одной организации, в качестве

такой выступает именно оператор смешанной перевозки.

Помимо мультимодальных перевозок существуют интермодальные грузоперевозки. Многие эксперты склоняются к мнению, что мультимодальная и интермодальная перевозки являются синонимами. В некоторых организациях совершенно не различают эти понятия. Хотя между ними есть определенные формальные отличия.

«Интермодальные перевозки — это перевозки, которые осуществляются различными видами транспорта, а заказчик может привлекать несколько компаний для транспортировки. Тип транспорта в случае интермодальных транспортировок также может быть любым, а ответственность равномерно распределяется между всеми участниками» [5].

Сходство мультимодальной и интермодальной перевозок грузов состоит лишь в том, что доставка осуществляется с помощью различных видов транспорта. Самое заметное различие между ними заключается в том, что одна логистическая компания или транспортная организация несет всю ответственность при мультимодальной перевозке. Следовательно, вся ответственность за сохранность груза лежит на ней. При этом на всем

маршруте даже при смене транспортного средства перевозка осуществляется по одному договору об организации мультимодальной перевозки [6]. В интермодальных перевозках при каждой смене вида транспорта приходит новый экспедитор, который его курирует, в результате чего при передаче груза ответственность переходит далее по цепочке. Следовательно, в данном случае заказчику нужно оформлять не одну, а целый ряд доверенностей, что крайне тормозит и еще больше усложняет процесс доставки груза.

В случаях, когда груз повредили в любом из звеньев интермодальной цепи и подобный факт не был зафиксирован документально, заказчику будет сложно понять, в какой момент пострадал груз и кому предъявлять претензии. Поэтому, заботясь о сохранности груза, следует отдать предпочтение мультимодальной перевозке. Но этот вид транспортировки может обойтись дороже.

В мультимодальных перевозках виды используемого транспорта могут сочетаться в различных комбинациях:

- автомобильные;
- железнодорожные;
- морские;
- авиаперевозки [1].

Автоперевозки попадают в категорию мультимодальных, когда используется сложная схема с забором груза у нескольких поставщиков мелким автотранспортом с последующей его консолидацией и дальнейшей доставкой более грузоподъемным транспортом. Или, наоборот, когда основной путь товар проделывает в крупногабаритном транспорте, а на местах осуществляется адресная доставка разным получателям, заказчик при этом один. Такая схема считается одной из самых сложных. Чаще используется для экспорта продукции, например, в несколько стран ЕС, где таможенное законодательство более лояльное, чем в странах нашего региона. Для импорта мультимодальная автоперевозка используется редко, так как подразумевает несколько таможенных очисток. А проще и дешевле растаможить сразу всю партию товара. С этой целью можно нанять своего представителя в таможне (брокера) [4].

Мультимодальные железнодорожные перевозки подразумевают долгий путь товара по железной дороге после перевалки его в порту, доставку груза автотранспортом от склада до вагона или наоборот. Самолет с железнодорожным транс-

портом комбинируется в очень редких случаях. К мультимодальной железнодорожной перевозке прибегают для транспортировки отдельных групп товаров (зерновых, насыпных, тарных и пр.) в больших, промышленных количествах с целью удешевления его конечной стоимости за счет более низкой цены железнодорожного транспорта [Там же].

Водные, они же контейнерные мультимодальные перевозки, в чистом виде встречаются очень редко, так как отправитель и получатель редко бывают связаны единой водной артерией. Самые популярные условия поставки товара на внешнеторговом рынке — это FOB (Free on Board). При экспорте это означает, что грузоперевозчик обязуется доставить товар в порт и осуществить погрузку на судно за свой счет, после чего его ответственность заканчивается, то есть места для мультимодальности здесь просто нет. При импорте на условиях FOB грузоперевозчик заказывает и оплачивает цену фрахта морем, портовые работы и стоимость контейнерных перевозок по железной дороге или автоперевозку к месту таможенной очистки [Там же].

Мультимодальные авиаперевозки целесообразнее заказывать у крупного оператора, работающего именно с авиатранспортом. С финансовой точки зрения применение мультимодальной авиаперевозки выгодно при доставке мелкогабаритных грузов в сжатые сроки. Большой удельный вес на рынке авиаперевозок занимают крупные международные операторы, которые располагают и собственным автопарком [7].

Преимущество мультимодальных перевозок заключается в следующем:

- значительное сокращение времени на согласование технических вопросов и оформление разного рода документов;
- устранение различных технических неполадок, на которое тратится меньше времени;
- составление маршрута с учетом пожеланий заказчика;
- возможность доставить груз в любую точку мира;
- сравнительно низкая стоимость грузоперевозки;
- возможность доставлять груз напрямую к заказчику.

В числе прочего у мультимодальных перевозок есть свои недостатки, к которым относятся:

- неудачный выбор транспортно-логистической компании с неграмотными сотруд-

никами и отсутствием опыта работы в данной сфере;

- риск повреждения или потери товара из-за использования для перевозки различных видов транспорта и частых разгрузочно-погрузочных работ;

- усложненный контроль над грузом;
- увеличение сроков доставки.

Главной отличительной чертой мультимодальной перевозки является то, что она выполняется под контролем одного оператора смешанной грузоперевозки или логистической компании, которая организует всю транспортную цепочку, начиная с упаковки и отправки груза в стране, где был закуплен товар, заканчивая его прибытием в точку назначения и выгрузкой на склады. Это означает, что в логистическую цепочку по мультимодальной перевозке включаются также мероприятия по оплате морского фрахта (плата за перевозку груза), стоимости железнодорожного или автомобильного транспорта, оплата перевалки груза в морских портах или на транспортно-логистических терминалах.

Так как ответственность за все операции с грузом несет одна логистическая компания, очевидно, что мультимодальная перевозка очень выгодна грузовладельцу, поскольку грузовладельцу нет необходимости налаживать связь с несколькими перевозчиками и контролировать перевозку груза, потому что выполнение всего логистического процесса возложено на одну и ту же логистическую компанию или транспортную организацию. Владельцу груза достаточно оформления документов на перевозимый груз. Хотя никто не мешает ему самостоятельно заниматься планированием маршрута, поиском и подготовкой транспорта.

Говоря об эффективности мультимодальной перевозки, можно отметить, что в процессе грузоперевозки используются главные преимущества каждого отдельного вида транспортного средства (стоимость, скорость, точность и безопасность).

Такое взаимодействие между логистической компанией и грузовладельцем позволяет сэкономить время на переговоры, оптимизировать финансовые затраты и сократить документооборот, необходимый для обеспечения международной грузоперевозки.

В процессе выполнения мультимодальной грузоперевозки логистическая компания, которая отвечает за ее выполнение, может самостоятельно оптимизировать маршрут перевозки. В про-

цессе оптимизации логистическая компания выбирает места пересечения границ государств и снимает с грузовладельца большую часть вопросов по оформлению различной разрешительной и товаросопроводительной документации, которая необходима для беспрепятственного прохождения груза на всех этапах мультимодальной перевозки.

Также большую роль играет то, что при использовании такого вида транспортировки можно перевезти то, что нельзя транспортировать, прибегая к другим видам перевозок. Чтобы груз попал в пункт назначения вовремя и без проблем, необходимо продумать маршрут, график движения, подготовить пункты промежуточной погрузки, разгрузки груза, места стоянки транспорта в пути по маршруту следования.

Еще одной особенностью мультимодальной перевозки является то, что вся ответственность за груз лежит на одной организации — транспортной компании. Поэтому подобная компания должна иметь немалый опыт работы в данной сфере, иначе велика вероятность возникновения неприятностей по ходу выполнения столь сложного вида перевозки.

В мире логистики логистическая компания и транспортная организации, как правило, не во всем похожи между собой. Главное различие между ними заключается в том, что транспортная организация имеет в своем распоряжении собственный парк с подвижным составом. Логистическая компания может существовать и без наличия транспорта, ее основной задачей является связать воедино все звенья транспортной цепи. Разграничение ответственности между транспортной организацией и логистической компанией заключается в том, что логистическая компания может являться заказчиком транспортного средства у транспортной организации.

В области мультимодальных грузоперевозок помимо преимуществ можно выделить ряд рисков связанных с доставкой грузов. Непрофессиональные работники могут допускать серьезные ошибки, которые изменяют график доставки груза. Например, из-за неправильного выбора маршрута товар может быть не вовремя доставлен в аэропорт (или морской порт). Из-за этого придется договариваться о другом рейсе или ждать другое судно. Такие просчеты увеличивают срок доставки груза. А это ведет к потере прибыли клиента [4].

Недостаточный опыт транспортной организации приводит к немалым рискам в области мультимодальных перевозок. В таких случаях возможность грамотно составить маршрут и состыковать отдельные звенья транспортной цепи сводится к нулю. Тогда транспортные организации пользуются услугами логистических компаний, которые, в свою очередь, составляют и просчитывают стоимость грузоперевозки.

Основные риски заключаются в международной мультимодальной перевозке, так как снижается оперативность получения информации о местоположении груза. В особенности с такой проблемой сталкиваются транспортные компании, которые осуществляют организацию перевозки по схеме «автотранспорт — судно — автотранспорт» или «автотранспорт — судно — железнодорожный транспорт». В данной цепи сложно оперативно отслеживать все процессы, если груз следует за пределы РФ и предстоит работа с иностранными контрагентами. В силу вступают часовые пояса, языковой барьер и сложности перевода.

Также одним из рисков является недобросовестность перевозчика. Если рассматривать транспортировку груза морским транспортом, то велика вероятность того, что на месте погрузки отправитель недобросовестно проследил за этим этапом и груз будет ненадежно зафиксирован. Подобные случаи не являются редкостью, и для того, чтобы исключить риск, транспортные компании обращаются в организации, которые предоставляют услугу «погрузка-крепление». Данные организации занимаются тем, что качественно и надежно пакует и фиксируют груз вместо отправителя, чтобы исключить повреждения груза или его утерю в момент транспортировки.

Такой фактор, как площадь РФ можно смело отнести к рискам. При транспортировке нестандартных или скоропортящихся продуктов в отдаленные точки страны есть шанс доставить груз уже нетоварного качества. Для избегания подобного риска при транспортировке скоропортящихся продуктов используют подвижной состав с возможностью сохранения и поддержания температурного режима. Таким транспортом являются авторефрижератор и изотермический автомобиль. Главное различие этих двух видов транспорта состоит в том, что авторефрижератор способен поддерживать заданный температурный режим на протяжении всего пути, а значит, дальность перевозки автоматически увеличивается.

Изотермический автомобиль, в свою очередь, поддерживает температуру продуктов на протяжении нескольких часов, а после постепенно теряет эту способность. Подобная категория транспорта не является бюджетной, и некоторая доля отправителей вынуждены прибегнуть к использованию обычного транспорта, но применяют изотермическую упаковку. При такой упаковке груза всю ответственность за его качество несет только отправитель, так как ни транспортная организация, ни сам водитель не имеют возможности контролировать температурный режим груза.

Также риску подвержены грузоперевозки, осуществляемые в сложных климатических условиях: например, при доставке грузов в северных регионах РФ. Могут оказать влияние осадки в виде снега, которые затруднят движение автотранспорта, что изрядно может увеличить срок доставки груза, а также привести к штрафным санкциям, которые могут быть предъявлены к транспортной компании и перевозчику. В таких случаях транспортные и логистические организации защищают себя договором о грузоперевозке, в котором прописывают возможные форс-мажорные обстоятельства.

Еще одним средством борьбы с недобросовестными перевозчиками является Гражданский кодекс (ст. 785 «Договор перевозки груза»), в соответствии с которым:

1. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

2. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом) [8].

Немаловажной составляющей уменьшения рисков является договор страхования мультимодальных перевозок. При заключении договора страхования груза проводится процедура страхования не только по общим группам риска (все риски, риски частной аварии, риски крушения), но также включение в покрытие дополнительных оговорок:

— Страхование при мультимодальной грузоперевозке погрузочно-разгрузочных работ.

Данный риск просто необходим, так как в процессе перевозки как минимум двумя видами транспорта осуществляется не просто погрузка в пункте отправления и выгрузка в пункте назначения, но и перегрузка в перевалочном пункте, что существенно увеличит риск повреждения или даже утери груза. Страхование погрузочных и разгрузочных работ обходится примерно в 5–10 % от основного тарифа: при условии, что тариф 0,1 %, данный риск будет стоить от 0,005 % до 0,01 %; если взять стоимость груза, равную 500 000 руб., то получится смешная цифра 25–50 руб. соответственно.

— Страхование груза на период временного хранения в местах перегрузок с одного транспортного средства на другое. Во многих случаях при перегрузках требуется временное хранение застрахованного груза, так как не всегда удается найти подходящий для груза транспорт или по какой-либо причине этот транспорт задерживается. В таких случаях рекомендуется всегда включать страхование временного хранения при страховании мультимодальных перевозок, хотя бы до трех суток (в большинстве компаний страхование на такой период обходится бесплатно).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Коломыцев, Д. А. Перспективы развития мультимодальных перевозок грузов в Российской Федерации [Электронный ресурс] / Д. А. Коломыцев // Современная наука: актуальные вопросы, достижения и инновации. — 2019. — № 8. — С. 35–37. — URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39203138> (дата обращения 11.12.2020).
2. Модальные перевозки грузов [Электронный ресурс] // All-Sci.net. — URL: https://all-sci.net/raznoe_973/163-modalnyie-perevozki-108954.html (дата обращения 11.12.2020).
3. Мультимодальные перевозки [Электронный ресурс] // Информационно-деловой портал «Транспортный бизнес». — URL: http://www.tnsrb.ru/v-pomoshh-ehkspeditoru/stati-po-logistike-_stranica-14_/multimodalnyie-gruzoperevozki-osobennosti-i-riski.html (дата обращения 08.11.2020).
4. Мультимодальные перевозки грузов [Электронный ресурс] // Глобал контейнер лоджистик. — URL: <http://www.containers.ru/multimodalnyie-perevozki> (дата обращения 08.11.2020).
5. Мультимодальные перевозки грузов — основные отличия, особенности и преимущества [Электронный ресурс] // ВЭДЦЕНТР. — URL: <https://ved.center/> (дата обращения 10.12.2020).
6. Сатова, Р. К. Мультимодальные перевозки в системе транспортных технологий [Электронный ресурс] / Р. К. Сатова, М. С. Изтелеуова, Н. К. Игембаев // Вестник казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева. — 2018. — № 4. — С. 173–181. — URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43165976> (дата обращения 11.12.2020).
7. Фроленкова, Е. О. Мультимодальные перевозки и их значение в логистике [Электронный ресурс] / Е. О. Фроленкова, В. Н. Митилович // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). — 2017. — № 10. — С. 134–140. — URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36424404> (дата обращения 11.12.2020).
8. Договор перевозки груза [Электронный ресурс] // Гарант.ру. — URL: <https://base.garant.ru/10164072/a6dd4575bf4fdf5112bb719794a9a4d5/> (дата обращения 08.11.2020).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Мезенцева Екатерина Дмитриевна — магистрантка факультета управления Челябинского государственного университета, Челябинск, Россия. katrin191196@mail.ru

Прохорова Людмила Вячеславовна — кандидат технических наук, доцент кафедры менеджмента Челябинского государственного университета, Челябинск, Россия. lvpro@mail.ru

REFERENCES

1. Kolomycev D. A. Perspektivy razvitiya mul'timodal'nyh perevozok gruzov v Rossijskoj Federacii [Prospects for the development of multimodal cargo transportation in the Russian Federation]. *Sovremennaya nauka: aktual'nye voprosy, dostizheniya i innovacii* [Modern science: current issues, achievements and innovations], 2019, no. 8, pp. 35–37. Available at: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39203138>, accessed 11.12.2020. (In Russ.).
2. *Modal'nye perevozki gruzov* [Modal cargo transportation]. Available at: https://all-sci.net/raznoe_973/163-modalnyie-perevozki-108954.html, accessed 11.12.2020. (In Russ.).

3. Mul'timodal'nye perevozki [Multimodal transport]. *Informacionno-delovoj portal "Transportnyj biznes"* [Information and business portal Transport business]. Available at: http://www.tnspsb.ru/v-pomoshh-ehkspeditoru/stati-po-logistike-_stranica-14_/multimodalnye-gruzoperevozki-osobnosti-i-riski.html, accessed 08.11.2020. (In Russ.).

4. Mul'timodadnye perevozki gruzov [Multimodal cargo transportation]. *Global kontejner lodzhistik* [Global container logistics]. Available at <http://www.containers.ru/multimodalnye-perevozki>, accessed 08.11.2020. (In Russ.).

5. *Mul'timodal'nye perevozki gruzov — osnovnye otlichiya, osobnosti i preimushchestva* [Multimodal cargo transportation — the main differences, features and advantages]. Available at: <https://ved.center/>, accessed 10.12.2020. (In Russ.).

6. Satova R. K., Izteleuova M. S., Igembaev N. K. Mul'timodal'nye perevozki v sisteme transportnyh tekhnologij [Multimodal transportation in the system of transport technologies]. *Vestnik Kazahskoj akademii transporta i kommunikacij im. M. Tynyshpaeva* [Bulletin of the Kazakh Academy of transport and communications named after M. Tynyshpayev], 2018, no. 4, pp. 173—181. Available at: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43165976>, accessed 11.12.2020. (In Russ.).

7. Frolenkova E. O., Mitilovich V. N. Mul'timodal'nye perevozki i ih znachenie v logistike [Multimodal transportation and its significance in logistics]. *Rynok transportnyh uslug (problemy povysheniya effektivnosti)* [Transport services Market (problems of efficiency improvement)], 2017, no. 10, pp. 134—140. Available at: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36424404>, accessed 11.12.2020. (In Russ.).

8. *Dogovor perevozki gruza* [Cargo transportation Agreement]. Available at: <https://base.garant.ru/10164072/a6dd4575bf4fdf5112bb719794a9a4d5/>, accessed 08.11.2020. (In Russ.).