



<https://www.modscires.pro/index.php/msr/article/view/msr05-01-055>

DOI: 10.30889/2523-4692.2018-05-01-055

УДК 656.01

**ORGANIZATIONAL ASPECTS OF LCL (LESS THAN CONTAINER LOAD)
TRANSPORTATION AND THEIR DOCUMENTATION SUPPORT
ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ LCL (LESS THAN CONTAINER LOAD)
ПЕРЕВОЗОК И ИХ ДОКУМЕНТАЦИОННОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ**

Korol V.Y. / Король В.Ю.

assistant / ассистент

ORCID: 0000-0003-0738-0408

Odessa National Maritime University, Odessa, Mechnikova 34, 65029

Одесский национальный морской университет, Одесса, ул.Мечникова 34, 65029

***Аннотация.** В работе рассматриваются варианты FCL (Full Container Load) и LCL (Less than Container Load) доставки грузов в контейнерах, освещаются положительные и отрицательные стороны LCL перевозок, а также особенности их организации и документационного сопровождения.*

***Ключевые слова:** LCL перевозка, контейнер, транспортно-экспедиторская компания, транспортно-экспедиторская услуга.*

Вступление. Одной из основных функций компаний, предоставляющих транспортно-экспедиторские услуги, является организация перевозок грузов [1, 2]. Для качественной реализации этой функции экспедитору необходимо иметь определенную информацию о планируемой перевозке. Эта информация на предварительном этапе взаимодействия с клиентом содержится в его заявке [3], а впоследствии отражается в соответствующих документах.

Основной текст. Информация о грузе, планируемом к перевозке, оказывает существенное влияние на формирование системы его доставки, включая выбор вида транспорта, транспортного средства, непосредственно осуществляющего перевозку, средства транспортного оборудования для укрупнения грузового места, маршрута его доставки [3], технологий перевозки и перегрузки. От транспортных характеристик (количественных и качественных) груза также зависит и организационная форма работы транспортных средств, осуществляющих его доставку. Например, на морской части маршрута мелкие и средние партии генеральных грузов, принадлежащие различным отправителям, перевозятся, как правило, судами, работающими в режиме линейного судоходства, а крупные грузовые партии – судами трампового судоходства. Все вышеперечисленное отражается на стоимости перевозки.

В процессе разработки системы доставки груза в контейнере (в прямом или смешанном сообщении) экспедитором рассматриваются следующие возможные варианты использования средства транспортного оборудования:

- FCL (Full Container Load) – доставка груза одного отправителя в одном контейнере;

- LCL (Less than Container Load) – доставка сборных грузов в составе консолидированного контейнера, при которой небольшая партия груза одного клиента размещается в одном контейнере совместно с небольшими партиями



грузов других отправителей. При этом оплата осуществляется не за контейнер в целом, а только за то место, которое занимает соответствующий груз.

Сегодня одной из широко распространенных услуг, предоставляемых многими транспортно-экспедиторскими компаниями (ТЭК), является организация доставки консолидированных грузов в одном контейнере, автомобиле или ином транспортном средстве. Данный тип перевозки является выгодным, как для клиента, так и для ТЭК. Данная услуга является отличным решением для небольших компаний, которые не нуждаются в аренде целого контейнера. Груз при этом может быть доставлен как напрямую к получателю, так и на склад транспортной компании по вариантам: «дверь-дверь», «дверь-склад», «склад-склад», «склад-дверь». К положительным качествам LCL доставки для грузовладельца относятся следующие:

- возможность отправки груза мелкими партиями, что особенно интересно для начинающих компаний, среднего бизнеса, а также крупных компаний в случае необходимости отправки образцов их продукции или пробных мелких партий их товаров;

- экономия на доставке, за счет того, что клиент платит не за весь контейнер, а только за ту часть, которую занимает его груз.

К отрицательным качествам LCL доставки для грузовладельца относятся следующие:

- достаточно продолжительное время для сбора полного контейнера. Однако, обращение клиентов к опытным ТЭК, зарекомендовавшим себя на рынке транспортных услуг, как правило, снимает эту проблему;

- консолидированный контейнер не может содержать несовместимые грузы, например, скоропортящиеся продукты и товары длительного срока хранения, жидкости и одежда, хрупкие и металлические товары и т. п.

Одной из основных и весьма актуальных задач экспедитора при организации LCL доставки является обоснование количественного состава грузовых партий при формировании загрузки контейнера сборными грузами различных клиентов ТЭК, а также надлежащее документационное сопровождение грузов на всех этапах их доставки в составе консолидированного контейнера.

Рассмотрим основные документы, необходимые для экспедирования сборных грузов, идущих в международном сообщении (иные документы, необходимые ТЭК, перевозчикам и другим участникам транспортного процесса (лицензии, разрешения, договоры, страховые полисы) в данной статье не рассматриваются).

В целом, при транспортно-экспедиторском обслуживании грузопотоков, следует выделить следующие группы документов:

- документы, описывающие груз;
- документы, оформляемые государственными органами;
- документы, отражающие способ, условия и другие особенности перевозки груза.

К документам, описывающим груз, относятся документы, которые оформляются продавцом (отправителем) груза:



- инвойс (Invoice, Commercial Invoice) – первоочередной документ, сопровождающий груз в процессе его доставки и содержащий следующие обязательные данные: наименование груза, его количество, цена за единицу, итоговая стоимость партии, покупатель и продавец. В дополнение к этому, инвойс также может содержать таможенный код груза, его описание, фотографии, общий вес и другие сведения. Наличие инвойса является обязательным, поскольку без него невозможно идентифицировать перевозимый груз. Инвойс предъявляется таможенным органам с целью прохождения процедуры таможенной очистки. Следует различать Proforma Invoice и Commercial Invoice. Первый тип документа оформляется продавцом для оплаты товара. А второй - уже после оплаты и перед отгрузкой со склада отправителя;

- упаковочный лист (Packing List) - документ, дополняющий инвойс в части описания количественных характеристик и физических данных груза. Данный документ содержит следующую информацию: количество единиц груза, вес каждой из них, количество грузовых мест, вес нетто и брутто груза (попозиционно и в совокупности).

Упаковочный лист вместе с инвойсом позволяют получить полное представление о грузе и предъявляются для его таможенной очистки.

Кроме приведенного перечня основных и дополнительных документов, отправитель также может оформить и другие документы, носящие вспомогательный характер, заверенные его (отправителем) печатью и подписью.

Документы, оформляемые госорганами, представляют собой значительные объемы, как по количеству бумаг, так и по их содержанию. Они носят разрешительный, подтверждающий и/или удостоверяющий характер.

К числу обязательных документов, этой классификационной группы, например, относится сертификат происхождения товара (Certificate of Origin). Он оформляется торгово-промышленной палатой страны отправления груза и предъявляется на таможне в качестве удостоверения страны происхождения и подлинности товара.

К документам, оформляемым госорганами, также относится Грузовая Таможенная Декларация (ГТД, укр. «Вантажно-Митна Декларація», ВМД). ГТД (ВМД) - основной документ, оформляемый при перемещении товаров через таможенную границу государства (экспорт, импорт). ГТД (ВМД) оформляется распорядителем груза и заверяется таможенным инспектором, а в дальнейшем служит основанием для пропуска груза через границу. В декларации содержатся сведения о грузе и его таможенной стоимости, транспортном средстве, осуществляющем доставку, отправителе и получателе. Без предоставления ГТД (ВМД) органы государственного таможенного контроля не принимают товары и имущество к таможенному оформлению для пропуска через государственную границу.

Предварительное Сообщение (ПС, укр. «Попереднє Повідомлення», ПП) - это документ, который обязательно заблаговременно оформляется таможенным брокером согласно таможенному законодательству. Это необходимо, например, для того, чтобы груз, который направляется в Украину в адрес получателя, смог



без осложнений и задержек пересечь границу Украины. Номер этого документа отображается в графе № 44 ГТД (ВМД). При пересечении границы ПС (ПП) издаётся в двух экземплярах: один - для таможи (по месту оформления); второй – для водителя, который должен согласно этому документу, в сроки, указанные в нем, доставить груз на таможню, где получатель аккредитован для таможенного оформления и таможенной очистки товара. После прохождения всех таможенных процедур один экземпляр ПС (ПП) остаётся на таможне, а второй – отдается водителю для его отчёта.

Предварительная Декларация (ПД, укр. «Попередня Декларація») необходима для пропуска груза через таможенную границу Украины для последующей его перевозки во внутреннюю таможню, где будет осуществляться окончательное таможенное оформление. Таким образом, ПД, на первый взгляд, очень похожа на ПП. Однако, именно на основании ПД, в отличие от ПП, таможня списывает средства с персонального счёта клиента на таможне ещё до начала оформления груза (т. е. авансом). Всё зависит от того, какой товар будет ввозиться и под какой код Украинского Классификатора Товаров Внешнеэкономической Деятельности (УКТВЭД, укр. «Український Класифікатор Товарів Зовнішньоекономічної Діяльності», УКТЗЕД) он попадает согласно таможенному законодательству. Код товара при этом указывается в графе № 33 ПД. Правильно определяет и указывает этот код таможенный брокер. Средства со счёта клиента на таможне засчитываются в оплату таможенных платежей, которые связаны с данным грузом. Этот номер УКТВЭД (УКТЗЕД) указан также в ГТД (ВМД), по которой был оформлен товар. В случае недостатка средств на таможенном счёте клиенту необходимо доплатить полностью ту сумму, которая будет обозначена таможней, иначе груз не будет отпущен. Излишек средств сохраняется на таможенном счёте клиента и может быть использован для будущего таможенного оформления.

Согласно этим двум документам происходит предварительное оформление груза.

К документам, описывающим способ, условия и другие особенности самой перевозки груза, относятся документы, оформляемые перевозчиком или его агентом. В зависимости от используемого вида транспорта, оформляются следующие документы:

- авиационная накладная (Air Waybill, AWB) - для перевозок грузов авиационным транспортом;
- железнодорожная накладная (Railway Bill, RWB) - для перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- коносамент (Bill of lading, B/L) - для перевозки грузов морским транспортом;
- накладная CMR - для перевозки грузов с помощью автомобильного транспорта.

Каждый из перечисленных документов содержит следующие данные: отправитель и получатель груза, описание груза (наименование, код, способ упаковки), его общие физические данные (количество мест, контейнеров, вес, объём), сведения о перевозчике - судно, рейс, номерные знаки автомобиля,



сведения о единице перевозки - номерные знаки автомобиля и прицепа, номера контейнера и пломбы.

После приема груза к перевозке морским транспортом перевозчик обязан выдать грузоотправителю коносамент. Коносамент удостоверяет наличие договора перевозки между сторонами и конкретизирует его условия. Является товаросопроводительным и товарораспорядительным документом, т. е. удостоверяет право собственности на отгруженный товар. После доставки в порт назначения перевозчик обязан выдать груз законному держателю коносамента.

В случае LCL доставки, как правило, выписывается отдельный комплект коносаментов на каждую партию груза, входящую в состав сборного контейнера. Таким образом, при организации LCL доставки, контейнер может быть один, а количество выписанных коносаментов зависит от количества перевозимых в нем грузов. Эти коносаменты, как правило, являются домашними (house bill of lading, HBL). При этом на весь контейнер также оформляется один линейный коносамент с указанием общих и совокупных параметров груза. Например, в Китае одному контейнеру также должен соответствовать один коносамент. Однако, практика показывает, что это оказывается не совсем удобным с точки зрения осуществления контроля за каждым грузом и обеспечения его сохранности в консолидированной отправке. В связи с этим, существует практика, когда агент в Китае свозит все грузы по одному на свой склад и оформляет экспортные декларации отдельно на каждый из них. В этом случае выпуск коносамента на каждый отдельный груз возможен, но при этом возникает новая статья расходов под названием «STUFFING» или погрузка-разгрузка контейнера, что в среднем увеличивает расходы грузовладельца на двести долларов.

Заключение и выводы. Услуги ТЭК по организации LCL доставок сегодня пользуются большим спросом, особенно среди компаний, работающих в сфере мелкого и среднего бизнеса. Одной из задач экспедитора при организации LCL доставки является обоснование количественного состава грузовых партий при формировании загрузки консолидированного контейнера, а также надлежащее документационное сопровождение грузов на всех этапах их доставки в составе консолидированного контейнера. Абсолютно все документы из рассмотренной в работе укрупненной классификации должны содержать сведения, которые согласуются между собой. Данные из инвойса должны соответствовать данным в транспортных документах и в документах, оформленных государственными органами. Различные расхождения в информации, указанной в рассмотренных выше документах приводят к нежелательным последствиям, связанным, как правило, с дополнительными затратами времени и средств. В связи с этим подтверждать макет транспортного документа экспедитору необходимо только после его сверки с инвойсом и упаковочным листом. Это позволит предотвратить негативные последствия для бизнеса ТЭК и клиента.

Литература:

1. Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»



[Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.

2. Король В.Ю. Експедиторські компанії на ринці транспортних послуг: основні функції та актуальні питання / В.Ю. Король // Проблеми функціонування і розвитку портів. Том 3: монографія / [авт. кол. : Кириллова О.В., Магаматов О.Р., Макушев П.А., Решетков Д.М., Корнієць Т.Є. та ін.]; за ред. О.В. Кириллової, В.Ю. Король. - Одеса : КУПРІЄНКО СВ, 2018. – 165 – 172 с. – ISBN 978-617-7414-34-5. – DOI: 10.30888/978-617-7414-34-5.0.

3. Король В.Ю. Обґрунтування маршрутів доставки вантажів при транспортно-експедиторському обслуговуванні контейнеропотоків / В.Ю. Король // Вісник Одеського національного морського університету : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2018. – Вип. 2(55). – С. 82-95. - ISSN 2226-1893.

References:

1. Zakonu Ukrainy «Pro transportno-ekspedytorsku diialnist» [Elektronnyi resurs]. - Rezhym dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.

2. Korol V.Iu. (2018). Ekspedytorski kompanii na ryntsi transportnykh posluh: osnovni funktsii ta aktualni pytannia / V.Iu. Korol // Problemy funktsionuvannia i rozvytku portiv. Tom 3: monohrafiia / [avt. kol. : Kyryllova O.V., Mahamadov O.R., Makushev P.A., Reshetkov D.M., Korniiets T.Ie. ta in.]; za red. O.V. Kyryllovoi, V.Iu. Korol. - Odesa : KUPRIEINKO SV, 2018. – 165 – 172 s. – ISBN 978-617-7414-34-5

DOI: 10.30888/978-617-7414-34-5.0.

3. Korol V.Iu. (2018). Obgruntuvannia marshrutiv dostavky vantazhiv pry transportno-ekspedytorskomu obsluhovuvanni konteineropotokiv / V.Iu. Korol // Visnyk Odeskoho natsionalnoho morskoho unyversytetu : zb. nauk. prats. – Odesa : ONMU, 2018. – Vyp. 2(55). – S. 82-95. - ISSN 2226-1893.

Abstract. *In the process of developing a system for the delivery of cargo in a container, the Freight Forwarder considers the following options for using the means of transport equipment: FCL (Full Container Load) - delivery of cargo of one sender in one container; LCL (Less than Container Load) - delivery of groupage cargoes in the consolidated container, where a small consignment of one customer is placed in one container together with small consignments of goods of other senders. LCL transportation is profitable, both for the client and for the freight forwarding company (FFC). LCL shipping is an excellent solution for small companies that do not need to lease a whole container.*

One of the actual tasks of the Freight Forwarder in the organization of LCL delivery is the proper documentation support of the goods. In general, during transport and freight forwarding service of cargo flows, the following groups of documents should be highlighted:

- documents describing the goods;
- documents issued by state bodies;
- documents reflecting the mode, conditions and other features of cargo transportation.

All documents from the enlarged classification considered in the work should contain information that are consistent with each other. The data from the invoice must comply with the data in the transport documents and in the documents issued by the state authorities. Various discrepancies in the information specified in these documents lead to undesirable consequences associated, as a rule, with additional time and money.

Key words: *LCL transportation, container, freight forwarding company, freight forwarding service.*

Статья отправлена: 22.09.2018 г.

© Король В.Ю.