

# Работа со сборными грузами

---

*Сборный груз – очень удобный способ перевозок небольших партий, позволяющий сократить расходы на транспортировку. Однако многие грузовладельцы не знают, как правильно использовать этот тип перевозки, чтобы добиться существенной экономии. Проанализируем особенности работы со сборными грузами*

Клиент одной из экспедиторских фирм заказал перевозку сборного груза. В процессе переговоров выяснилось, что перевезти надо упакованные принтеры и картриджи – груз общим весом 20 т. То есть именно столько, сколько помещается в одну фуру. На вопрос, почему этот груз назван сборным, заказчик ответил: ведь принтеры и картриджи собираются. Это, конечно, случай анекдотичный, но он в какой-то степени характеризует отношение грузовладельцев к данному виду перевозки.

Под понятием «сборный груз» обычно могут подразумевать несколько вариантов транспортировки. Первый вариант: перевозка разнородного груза одного получателя одним транспортным средством. Второй вариант: забор груза для одного получателя в нескольких местах погрузки одним транспортным средством. Третий вариант: отправка грузов нескольких грузоотправителей для нескольких грузополучателей одним транспортным средством в одном направлении.

## Первый и второй варианты

Перевозка разнородного груза, предназначенного для одного получателя и загруженного в одном месте в одно транспортное средство, под понятие сборного груза на самом деле не подпадает и не представляет никаких затруднений. Как погрузка, так и оформление документов в этом случае предельно просты – пришла машина, ее загрузили, оформили необходимые документы на одного получателя, отправили груз. Конечно, груза в машине должно быть достаточно, чтобы эта перевозка была рентабельной.

Забор груза для одного получателя в нескольких местах погрузки также сборным грузом не является. Несмотря на относительную экономичность такой перевозки для заказчика, этот вариант возможен только при условии, что груз действительно готов к оговоренному сроку. Что может произойти, если он не готов, покажет пример из практики. Одна машина, собирая грузы, изготовленные на разных фабриках под заказ для одного конечного получателя, начала движение из Испании через Италию, Францию, Германию в Россию. Задача была такова: погрузка в Испании 15 числа месяца, в Италии – 20-го, во Франции – 25-го, в Германии – 29-го. Сроки были определены реальные, в случае движения без простоев машина вполне успевала в каждое из мест загрузки. Однако в процессе перевозки выяснилось, что несмотря на все согласования, фабрика в Италии будет готова отгрузить товар не раньше 25-го вместо оговоренного 20-го числа. Таким образом, встал вопрос – ждать или не ждать? При задержке погрузки хотя бы на одни сутки увеличивается транзитное время доставки груза и затраты на перевозку (оплата простоя машины). В итоге груз из Италии пришлось доставлять отдельно, из-за чего не уложились в заявленную сумму на транспортировку.

Кроме того, вес груза в каждом последующем месте загрузки может не позволить штабелировать груз в поступательном порядке. В первом пункте груз может быть легким, а во втором – тяжелым. В таком случае первый груз нужно будет выгружать, чтобы под него поместить более тяжелый. Общим для первого и второго вариантов является то, что весь груз принадлежит одному получателю и полный фрахт транспортного средства оплачивает один заказчик данной перевозки.

## Консолидационный склад

Консолидационный склад – склад по обработке разнообразных грузов, по объединению их в грузовые партии для дальнейшей отправки в одном транспортном средстве.

## Третий вариант

Допустим, необходимо срочно отправить небольшое количество груза или, чтобы заполнить целую машину, груз надо ждать, а времени на ожидание нет. Известно, что еврофура грузоподъемностью 20 т вмещает 32 (33) европаллеты стандартного размера 1,2 x 0,8 м. Если поделить цену фрахта на количество паллет, узнаем стоимость перевозки одной стандартной паллеты. Таким образом, если теоретически фрахт полной фуры стоит 3300 евро, то перевозка двух паллет обойдется в 220 евро. Оплачивать полный фрахт ради одной-двух паллет по меньшей мере расточительно.

Но размер паллет может быть 1,5 x 2 м, высотой 1,3 м (при этом сверху на паллеты ставить ничего нельзя). Или у грузоотправителя пять нестандартных паллет и кроме них – незапалеченные рулоны, бочки разной высоты, несколько мешков и длинномерных упаковок, например с подоконниками для окон. А забрать все эти вещи надо из разных мест, в 20-тонную фуру. Стоимость перевозки одной единицы груза в этих случаях возрастает в разы. Значит, надо найти попутчиков – грузоотправителей, поделив с ними затраты на доставку. В итоге получится, что в одной машине будут находиться грузы, принадлежащие нескольким грузоотправителям, а следовать транспортное средство будет в одном направлении к нескольким грузополучателям. Вот это и есть третий вариант – сборный груз. Разберем работу с ним по этапам.

## Сборная линия

Для того чтобы доставить грузы разных грузополучателей в точку В, необходимо сначала собрать их в точке А. Наличие такой точки и постоянный грузопоток из нее позволяет создать линию по перевозке сборных грузов, или так называемую сборную линию. Загружать фуру «с колес» (прямо из подвозящих пикапов) неудобно по вышеперечисленным причинам – груза может быть недостаточно либо груз может быть разным по размерам, весу и т. д. Проще всего сначала все эти грузы собрать на консолидационном складе, который и будет отправной точкой линии.

Доставку груза до склада может осуществлять как сам клиент (если у него есть, например, свой собственный транспорт), так и компания, являющаяся владельцем склада (как правило, данная услуга у консолидационных складов всегда есть) или любая транспортная компания, у которой есть договор со складом или с клиентом. Затем, по мере заполнения склада или в зависимости от графика выхода транспорта, груз распределяют к погрузке.

Если требуется перевозить нестандартные паллеты, то лучше прибегнуть к услугам линии, так как на консолидационном складе наверняка найдется груз таких размеров, который можно будет добавить, чтобы не «возить воздух». И цену фрахта автомашины в этом случае возможно пропорционально разделить между всеми участниками-грузовладельцами. При такой схеме особенно важны габариты, вес, объем и возможность штабелирования груза.

Чаще всего распределение груза в машине напоминает игру в тетрис, где решающее значение может иметь любой из параметров груза. Общий вес груза в транспортном средстве не должен превышать максимально разрешенной загрузки. Эта величина не зависит ни от размера автомобиля, ни от объема груза. Например, автомашина объемом 120 м<sup>3</sup> имеет ограничения по весу 20 т. Если погрузить в нее груз весом 15 т, объемом всего 10 м<sup>3</sup>, то добавить к нему можно будет лишь оставшиеся 5 т веса, но не 110 м<sup>3</sup> объема. Если же груз объемный, то его вес имеет второстепенное значение.

## О соблюдении таможенного законодательства

Письмо от 13 июня 2002 г. N 01-06/23242 «О применении мер по обеспечению соблюдения таможенного законодательства при перевозке товаров по процедуре МДП».

В целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства при перевозке товаров по процедуре МДП разъясняю.

1. В соответствии со статьей 4 [Конвенции МДП 1975 года](#) таможенные органы не могут требовать в отношении товаров и транспортных средств, перевозимых по процедуре МДП, применения мер по обеспечению уплаты таможенных платежей.

2. В соответствии со статьей 23 [Конвенции МДП 1975 года](#) таможенные органы могут в исключительных случаях требовать сопровождения товаров и транспортных средств, перевозимых по процедуре МДП, за счет перевозчика. Сопровождение осуществляется в порядке, установленном приказом ГТК России от 3 октября 2000 г. N 897.

3. В соответствии с комментарием к статье 23 [Конвенции МДП 1975 года](#) таможенные органы могут требовать сопровождения товаров и транспортных средств, перевозимых по процедуре МДП, за счет перевозчика, в том числе в случае если сумма таможенных платежей за перевозимые товары превышает \$50 тыс. В этом случае в соответствии со статьей 17 [Конвенции МДП 1975 года](#), таможенные органы не могут требовать предъявления дополнительных книжек МДП

## Начало перевозки

Принятие сборного (как и любого другого) груза к перевозке должно начинаться с заявки, в которой в обязательном порядке, помимо адреса отгрузки и т. д., указывается следующее.

Наименование груза.

Класс опасности, температурный режим.

Количество мест.

Упаковка каждого места.

Вес каждого места.

Размеры (длина x ширина x высота).

Объем каждого места.

Возможность штабелирования (штабелируем/не штабелируем).

Особенности перевозки.

Последний пункт может содержать существенную поправку к пункту 8. Есть грузы, которые штабелировать не рекомендуется по причине «относительной нестойкости к штабелированию» их упаковки. Но если, например, проложить (с письменного указания клиента, конечно!) паллеты специальными прослойками (а иногда хватает листа фанеры), то можно использовать объем транспортного средства оптимально, не рискуя повредить груз.

## Тарифы на перевозку сборных грузов

Есть два мнения о существовании тарифных сеток, регламентирующих ставки на перевозки сборных грузов. Первое – такие сетки есть и работают, и второе – такие сетки невозможны. Параметры любого груза формируются из веса и объема. Например, в приведенном выше примере про 32 европаллеты цену за перевозку одной паллеты можно определить. Можно высчитать также стоимость перевозимого груза и за 1 пог. м, и за 1 м3, и за 1 кг. Но далеко не все грузы близки по размеру и весу к стандартным. Если груз занимает место по ширине, высоте или длине более одного расчетного места (то есть он больше стандартной паллеты), то придется заплатить за площадь загрузочного места двух или более стандартных паллет. Стоимость перевозки «за кг», например, теряет смысл, если груз объемный, – он может занять фуру полностью.

Тем не менее на сайтах некоторых компаний, занимающихся перевозками сборных грузов, есть калькуляторы, позволяющие рассчитать приблизительную стоимость перевозки. Это очень просто:

введите параметры груза;

выберите город отправления и город назначения;

нажмите кнопку «рассчитать».

Рассмотрим на примере, как формируется стоимость доставки в таких калькуляторах (см. таблицу). При неизменном маршруте, неизменном количестве мест, весе и примерно одном и том же объеме получаются одинаковые цифры. Это логично, если не учитывать, что есть существенная разница в ширине, высоте, длине паллет. А калькулятор между тем рассчитывает стоимость транспортировки груза даже для груза 100-метровой длины! Правда, ниже приводится существенное уточнение: «Полученная стоимость является приблизительной и уточняется при взвешивании и измерении груза на складе....»

**Таблица. Формирование стоимости доставки в калькуляторе**

Вес одного места, кг	Длина, м	Ширина, м	Высота, м	Количество мест	Стоимость, руб.
500	1	1	1	1	2500
500	1	2	0.5	1	2500
500	100	0.1	0.1	1	2500

Кроме этого калькулятором не учитывается работа с грузом на складе, которая обязательно будет проводиться: измерение, взвешивание и пр. Наконец, стоимость многих услуг определяется в индивидуальном порядке и зависит от конкретного случая, поскольку грузы бывают хрупкие, тяжелые, объемные, опасные и т. д. Не учитывается также доставка груза от адреса отправления до консолидационного склада (если она требуется), хранение на складе до отправки и те операции (например, переупаковка), которые могут потребоваться дополнительно. Также существуют скидки, например, постоянным клиентам. Таким образом, сетки ставок на перевозку являются весьма условным понятием, потому что окончательную цену можно будет узнать только после доставки на склад, точного обмера и взвешивания груза и суммирования всех затрат.

## Точка зрения:

Константин Зорин Генеральный директор компании Mobi Freight

Несмотря на удобство и экономию, сборные грузы несут и определенные риски

Основное преимущество сборных грузоперевозок для клиента – это доставка любого вида товара (кроме взрывоопасных и продуктов питания) от 1 кг практически в любой регион России одной транспортно-экспедиционной компанией по любой из схем: «дверь–дверь, дверь–склад» в регионе и т. д.

Для клиента это удобно, но такие перевозки несут риски повреждения и потери груза. Потеря груза происходит по причине воровства или пересортицы при перегрузках, а из-за того что перевозятся разнородные товары (например, рядом с техникой могут оказаться металлические изделия), велик риск повреждения груза или его упаковки. Чтобы избежать этого, клиенту необходимо детально заполнять документы, правильно и качественно упаковывать груз, дополнительно маркировать свои места груза (например, обматывать свои грузы фирменным скотчем).

Рынок сборных перевозок характеризуется высокой конкуренцией. Среди крупных игроков можно отметить такие компании, как «Доставкин», «Грузовозофф», «Автотрейдинг» и т. д. Они обладают достаточно развитой структурой филиалов в регионах (каждый имеет не менее 25 отделений). Однако рост этого рынка сдерживается из-за объективных факторов: отсутствия развитой инфраструктуры складов и офисов в регионах, низкого качества персонала офиса и отсутствия подготовленных сотрудников склада: кладовщиков, комплектовщиков и т. д. Также среди основных проблем транспортно-экспедиционных компаний можно отметить высокую степень износа парка автомобилей региональных перевозчиков.

Правда, несмотря на это, низкие барьеры входа на данный рынок и его высокая эффективность привлекают много инвесторов. Поэтому в ближайшее время конкуренция на нем только увеличится

Олег Кравченко Руководитель группы ВЭД компании «Adny L.»

При оформлении сборных грузов важнейший момент – таможенные риски

При оформлении документов на импортируемый сборный груз компания-собственник заинтересована прежде всего в том, чтобы минимизировать финансовые и юридические риски при работе с таможней назначения.

Согласно нормативным документам Федеральной таможенной службы, для того чтобы получить разрешение на доставку товаров, в заявлении вместо сведений о получателе (отправителе) товаров и их наименований необходимо указать наименование СВХ, на котором находится груз и того, куда он будет помещен, а также перечислить номера контейнера и транспортных документов. При отсутствии инвойсов представляется факсимильное уведомление фрахтователя о стоимости груза. Кроме этого делается указание, что данный груз является сборным и перевозится в соответствии с процедурой перемещения сборных грузов.

Одному контейнеру сборного груза присваивается один номер ТД (транзитной декларации) по журналу ОКДТ. Заполнение граф имеет следующие особенности:

в графе 31 вместо описания товаров делается указание – «сборный груз»;

графа 33 не заполняется.

При ввозе сборного груза не требуется представления сертификатов, лицензий и других разрешений контролирующих государственных органов. Таможенный досмотр на СВХ отправления не производится.

Если сборный груз отправляется на одном транспортном средстве, то в соответствии с Правилами доставки товаров ДКД оформляется на каждую партию товаров в несколько мест доставки. При этом в пункте 7 графы 44 каждого ТД указывается общее количество и номера ТД, оформленных на все партии товаров, перевозимые на данном транспортном средстве. Если перевозка сборного груза под таможенным контролем осуществляется при условии применения мер по обеспечению уплаты таможенных платежей, на каждую ТД требуется представление отдельного документа, подтверждающего обеспечение уплаты таможенных платежей. Речь идет об акцизных товарах, по которым платежи производятся заблаговременно во внутреннюю таможенную.

Электронные подтверждения о доставке товаров формируются отдельно на каждый ТД и направляются в соответствии с установленным порядком в ОКДТТ таможни отправления. В каждом месте доставки груза на соответствующую транзитную декларацию выдается подтверждающее свидетельство. В промежуточных местах доставки в оставшихся ТД указываются сведения о новых наложенных средствах идентификации и заверяются личной номерной печатью. На оборотной стороне свидетельства на уже поступившую партию товаров указываются номера ТД, перевозка по которым еще продолжается. Обратная сторона свидетельства о подтверждении доставки последней партии товаров оставляется незаполненной. По завершении процедуры доставки товаров перевозчик должен представить все ТД и все свидетельства о подтверждении доставки грузов одновременно.

В процессе импорта сборного груза у участника ВЭД существует два варианта прохождения таможни назначения: воспользоваться предоставляемой услугой и произвести «очистку» груза на одном терминале с остальными импортерами, чей груз также находится в сборнике, или оформляться на «своем», дожидаясь очереди, когда товар других клиентов пройдет необходимые процедуры и машина прибудет на таможенный терминал выше-указанного участника ВЭД.

Предпочтительней первый вариант: это экономит время и деньги, потерянные на простоях машины перевозчика.

Если владелец груза решит воспользоваться услугами транспортной компании, ему также предстоит урегулировать ряд важных вопросов. Затруднения, как правило, возникают при выборе перевозчика. Традиционно в контрактах на доставку груза отводится один день на загрузку в стране отправителя и два дня на таможенную и разгрузку в России. Перевозчики с большой неохотой берутся за доставку грузов, если в документах значатся несколько мест таможенного оформления, потому что у них теряется драгоценное время на переезд из одной таможни назначения в другую.

## **Зоны особого внимания**

Поскольку в машине, перевозящей грузы различных получателей, собран товар с различной стоимостью, а ТИР (книжка МДП) открыт один, суммарно по транспортному средству возникает общая стоимость груза, которая может служить основанием для постановки машины в конвой по территории России, Белоруссии и Польши (см. врезки «О соблюдении таможенного законодательства» и «О порядке применения Конвенции МДП»). И даже если ваш груз недорогой и платежи по нему значительно меньше \$50 тыс., перевозчик (экспедитор) может потребовать возмещения оплаты таможенного сопровождения с заказчика перевозки.

## О порядке применения конвенции МДП

Приказ ГТК РФ от 18 мая 1994 г. N 206 «Об утверждении положения о порядке применения Конвенции МДП 1975 года» (с изменениями от 24 декабря 1994 г., от 24 декабря 2001 г., от 28 июня 2002 г.)

2.5. В случае если сумма таможенных пошлин и сборов, подлежащая уплате за перевозимые товары, больше, чем сумма гарантии, или если имеются основания полагать, что перевозчик не может гарантировать соблюдение положений таможенного законодательства Российской Федерации, может применяться сопровождение товаров должностными лицами таможенных органов. Порядок сопровождения установлен Положением о таможенном сопровождении

Стоимость таможенного сопровождения по территории РФ составляет 1 евро/км, таким образом можно приблизительно рассчитать стоимость сопровождения всего транспортного средства и вычленив сумму дополнительных расходов. Есть и неофициальный путь решения проблемы: в некоторых экспедиторских компаниях она заложена в стоимость перевозки, и заказчик в процессе транспортировки груза не получает ноту о дополнительных расходах на конвой.

Грузоотправитель также должен контролировать правильность заполнения таможенных документов (книжки МДП). В соответствии со статьей 18 Конвенции МДП, «операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения; однако за исключением случаев особого на то разрешения заинтересованных договаривающихся сторон:

таможни места отправления должны находиться только в одной стране;

таможни места назначения должны находиться не более чем в двух странах;

общее число таможен места отправления и назначения не должно превышать четырех».

Как правило, при таможенном оформлении машины со сборным грузом на таможне открывается TIR (книжка МДП) с тремя таможнями назначения. Также есть альтернативный вариант оформления документов и доставки: груз доставляется на таможенный склад на территории России, после чего для каждого отдельного груза открывается процедура ВТТ и они доставляются на таможенные посты, указанные в заявке на перевозку. Второй вариант значительно дороже первого, и поэтому заказчику необходимо заранее согласовать с перевозчиком схему доставки на таможню.

Третья зона особого внимания – общий вес груза в грузовике. Поскольку грузоотправители часто указывают округленный вес, иногда расхождение реального веса с заявленным доходит до очень серьезных значений, что может послужить основанием для остановки грузовика на таможенном переходе на неопределенное время. Чтобы избежать этого, нужно взвешивать каждый груз на складе, порожний грузовик (так называемый отвес пустого грузовика) и полностью загруженный грузовик. Это позволит выявить расхождение в весе, по возможности документально скорректировать данное расхождение, а если корректировка невозможна, заранее оповестить заказчика перевозки о возможных проблемах при прохождении границы.

При отправке груза через сборную линию важно обратить внимание на ориентировочную дату доставки груза получателю. Обычно перевозчики сборных грузов указывают ориентировочный срок доставки груза от склада отправителя на консолидационный склад, среднее время в пути от консолидационного склада до таможни назначения (срок может варьироваться от одной до двух с половиной недель), срок доставки с терминала таможни назначения на склад получателя. Любой сбой в данной цепочке приводит к автоматическому увеличению сроков доставки или делает перевозку груза невыгодной для клиента

Елена Соловьева  
Руководитель отдела продаж компании

Елена Матвеева  
Эксперт журнала «Логистика и управление»

Оксана Абрамова  
Менеджер департамента логистики и бизнес-технологий ООО "Сухаревка"