

УДК 656.613

## К ВОПРОСУ КЛАССИФИКАЦИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

*Сахно А.А.*

*Досліджено еволюцію сутності змішаних перевезень. Виявлені суттєві відмінності в інтерпретації термінології змішаних перевезень.*

**Постановка задачи.** Последнее десятилетие рынок перевозок был радикально реструктуризирован. Причиной этому послужила волна либерализации международных и национальных транспортных услуг, а также технологические инновации, которые способствовали изменениям в сфере перевозок, логистики и экспедирования. Несмотря на это, в области мультимодальных перевозок до сих пор отсутствует единообразие в понятийно-категорийном аппарате, вследствие чего существует необходимость совершенствования методического обеспечения процесса организации мультимодальных перевозок. В настоящее время привлекательность рынка транспортных услуг Украины для иностранных грузовладельцев катастрофически низкая. Причинами этому служат неконкурентоспособность транспортных услуг, а также многочисленные технические и технологические, коммерческо-правовые, законодательные проблемы. Значительную роль в этом играет и низкий уровень организации международных перевозок с использованием нескольких видов транспорта.

**Анализ и обзор последних исследований.** Степень разработанности темы относительно мультимодальных перевозок в отечественной научной литературе на данный момент является недостаточной. Проблематика участия морского транспорта в интермодальных и мультимодальных перевозках исследована группой авторов в [10 12].

**Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы:** В работах российских ученых Плужникова К.И., Милославской С.В, Чунтомовой Ю.А. [3, 7] проблемы мультимодального сообщения рассматриваются с точки зрения общих технико-экономических аспектов по организации и планированию международных мультимодальных перевозок. В то же время в работах уделяется недостаточное внимание организационно-экономическому аспекту мультимодальных перевозок. Также в перечне публикаций отраслевой транспортной литературы за последние десять лет практически отсутствуют работы, полностью посвященные рассмотрению вопросов по формированию единообразия в

категорийном обеспечении основ управления мультимодальными перевозками.

**Формулирование задания исследования.** С целью формирования методического аппарата необходимого для обеспечения понимания терминологии мультимодальных перевозок желательно проследить эволюцию понятия смешанные перевозки и выявить необходимые условия для формирования методического аппарата для повышения эффективности принимаемых организаторами перевозок управленческих решений.

**Результаты.** Одним из четырех основополагающих факторов, характеризующих в последнее десятилетие процесс глобализации, наряду с развитием телекоммуникаций, либерализацией торговли, и международной стандартизацией является развитие транспорта [4, 5]. Конкурентная борьба между транснациональными корпорациями, вызванная такими мировыми тенденциями как интернационализация производства и международное разделение труда приводит к ужесточению требований в отношении организации международных грузовых перевозок. В условиях развития мировой экономики основу управления составляет интеграция производства, транспорта и потребления.

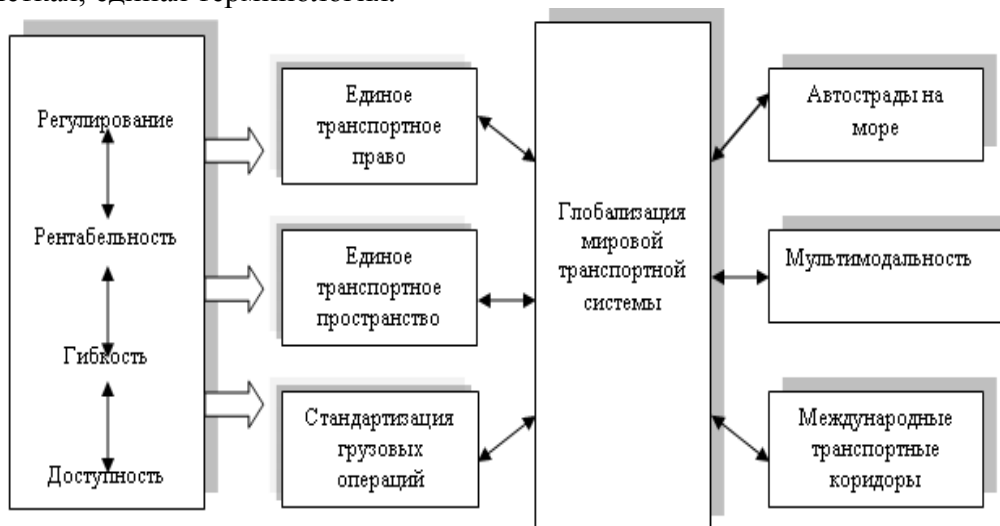
Контейнеризация как основная технологическая составляющая процесса глобализации коренным образом изменила характер линейных перевозок, заложив основу для целого ряда изменений, способствующих оптимизации технологии перевозок и адаптации организационных структур линейного судоходства к потребностям контейнерных перевозок [2, 5].

Основными векторами развития транспортной отрасли в Европе стало развитие мультимодальных перевозок, расширение сети транспортных коридоров и реализация инновационных стратегий, в частности создание автострад на море. В связи со стремлением Украины к вступлению в ЕС большое внимание следует уделить реализации европейской транспортной политики, основные направления которой представлены на рис. 1.

Одним из главных достоинств процесса глобализации можно назвать процесс эволюционирования понятия «смешанные перевозки» [1].

Еще в прошлом веке под этим понятием рассматривалась любая перевозка, в процессе которой использовалось более одного вида транспорта. Сегодня, многие ученые характеризуют смешанное сообщение как перевозку, которая осуществляется морским транспортом во взаимодействии с другими видами транспорта [2-6]. Однако в связи с развитием глобализационных процессов экономики, это понятие утратило свою актуальность. Рынку грузовых перевозок понадобилось более

глубокое осмысление процессов транспортировки, и в свою очередь более четкая, единая терминология.



**Рис. 1. Основные направления транспортной политики ЕС в условиях глобализации**

Не имея четких, общепринятых понятий, многие государства и страны начали использовать собственную терминологию, в результате чего, мировая транспортная система на сегодняшний день оперирует целым рядом понятий, порой, описывающих одни и те же процессы транспортировки. Так, например, с позиции североамериканской теоретической школы перевозок разными видами транспорта, общее определение для них звучит как «интермодальные перевозки» [1]. Для теоретической школы Великобритании характерно определение «мультимодальные» перевозки или «комбинированные» [7].

Ключевым отличием мультимодальных перевозок от интермодальных и смешанных, является наличие такого элемента системы как оператор мультимодальной перевозки [6, 8]. Именно оператор мультимодальной перевозки, который принимает на себя ответственность за все риски, связанные с перевозкой груза, отправленного по единому товаросопроводительному документу, покрывающему весь путь следования груза, и есть ключевой элемент системы мультимодальной перевозки, и именно его наличие является основным отличием такой перевозки от всех остальных, родственных ей.

Значительное развитие мультимодальные перевозки получили в связи с контейнерной революцией 50-60-х г. г. XX в., и особенно бурное

развитие рассматриваемых перевозок произошло во второй половине 90-х г. г. XX в. [6].

Стремительное развитие мультимодальных перевозок может объясняться юридическими по своей природе причинами. В 1993 г. Международной торговой палатой в новой редакции были приняты Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов, статья 26 которых предусматривает транспортные документы при организации смешанных перевозок как основание для расчетов [6, 7, 9]. В предыдущей редакции вышеуказанных правил не было упоминания о транспортном документе, оформляющем смешанную перевозку грузов, и банки отказывались признавать такие документы как основание для платежа по аккредитиву [6, 9].

Приведенный пример показывает насколько правовое регулирование общественных отношений, в том числе международно-правовое, зависит от потребностей транспортного рынка [6].

Заинтересованность международного сообщества в международном правовом урегулировании вопросов, связанных с международной транспортной деятельностью по предоставлению услуг смешанной перевозки грузов проявилась в конце XIX в., когда была заключена Бернская международная конвенция о железнодорожных перевозках грузов 1890 г. В конвенции была предусмотрена специальная форма накладной, которой можно было оформить смешанную перевозку груза [6, 13].

В первой половине XX века практически не принимались и не унифицировались нормы, регулирующие смешанные перевозки, если не считать Стокгольмскую конференцию Международной торговой палаты, состоявшуюся в 1927 г., на которой был поднят вопрос о необходимости такой унификации. Однако, международная обстановка в то время не способствовала решению вопросов, связанных с международно-правовым регулированием смешанных перевозок грузов.

В 1969 г. на Токийской конференции Международного морского комитета был разработан проект международной конвенции о смешанных перевозках, так называемые «Токийские правила». Основные идеи, содержащиеся в Токийских правилах, легли в основу проформ транспортных документов, разработанных для оформления смешанных грузовых перевозок такими международными организациями, как: ФИАТА (FIATA) Международная Федерация Экспедиторских Ассоциаций (International Federation of Freight Forwarders Associations), БИМКО.(BIMCO) Балтийский и международный морской совет (Baltic and International Maritime Council) [6, 10 12].

В 1973 г. Международная торговая палата (ICC International Chamber Comercy) разработала Международные правила, относящиеся к

документу по организации смешанных перевозок, которые базировались на Токийских правилах[10]. В этом же году под эгидой Международной Торговой Палаты торговыми сообществами был принят «Пакет Правил о мультимодальных перевозках» [10]. На протяжении нескольких десятилетий, начиная с 1973 г., именно Международной Торговой Палатой были сделаны первые попытки обобщить, конкретизировать понятия международных перевозок и закрепить за ними соответствующий ряд правил и положений.

24 мая 1980 г. в Женеве представителями 77 государств была подписана «Конвенция о международных мультимодальных перевозках», в которой впервые было описано понятие «оператора смешанной перевозки». К сожалению, до настоящего времени, данная концепция не вступила в силу, поскольку достаточное количество стран не высказались за ее вступление в силу путем ратификации, принятия, утверждения или присоединения, но ее положения используются в международных перевозках [3, 11, 12].

Однако вышеуказанная конвенция до сих пор остается первым и единственным правовым источником международного уровня, раскрывающим сущность мультимодальных перевозок [8, 11, 12].

Следует отметить что согласно пункту 1, статьи 1 Конвенции, «Международная Мультимодальная перевозка» означает перевозку грузов по крайней мере двумя различными видами транспорта на основании договора мультимодальной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора мультимодальной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнении договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считается мультимодальной перевозкой» [11-13].

Таким образом, опираясь на положения данной конвенции можно выделить основные признаки, характеризующие перевозку как мультимодальную. К таким признакам следует отнести следующие:

- перевозка должна быть международной;
- в перевозке должно быть задействовано не менее чем два вида транспорта;
- перевозка организовывается оператором перевозки или лицом, выступающим от его имени;
- оператор перевозки в договоре между ним и клиентом выступает как равноправная сторона договора, а не как агент или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях перевозки;
- оператор перевозки принимает на себя ответственность за исполнение договора перевозки;

- документ, выдаваемый оператором, покрывает весь путь следования груза от грузоотправителя к грузополучателю;
- ответственность оператора за груз охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента передачи грузополучателю.

Согласно Конвенции мультимодальную перевозку можно определить как международную перевозку, осуществляемую двумя или более видами транспорта, организованную оператором, принимающим на себя ответственность за перевозку груза, который выдает отправителю документ на мультимодальную перевозку, покрывающий весь путь следования.

В начале 90-х г. высокие темпы распространения глобализации, быстрое увеличение роли смешанных перевозок, острая нехватка толкований понятий смешанных перевозок и мультимодального транспорта послужило толчком для принятия конференцией ООН по торговле и развитию – ЮНКТАД (UNCTAD United National Conference on Trade and Development) ряда значений и определений. В начале 90-х ЮНКТАД, представляющая интересы в основном развивающихся стран, предприняла усилия по доработке правил, в отношении мультимодальных перевозок, содержащихся в конвенции ООН «О Международных мультимодальных перевозках» 1980 г. В результате чего в 1991 г. появился проект, одобренный затем Международной торговой палатой.

Новые Правила вступили в действие с 1 января 1992 г., а с 1995 г. действует последняя известная редакция Правил. В последствии иностранные источники назвали правила 1995 г, правилами ЮНКТАД/МТП 95 (UNCTAD/ ICC 95) [10]. Эти Правила широко используются при создании внутренних национальных правовых норм, регулирующих перевозки грузов в смешанном сообщении. Таким образом в 1995 году на конференции ЮНКТАД были выработаны правила для каждого вида следующих перевозок:

- интермодальные перевозки;
- мультимодальные перевозки;
- сегментарные перевозки;
- комбинированные (смешанные) перевозки [1, 11, 12, 13].

Интермодальные перевозки – это перевозки грузов с использованием нескольких видов транспорта, когда один из перевозчиков берет на себя обязательство организовать всю перевозку груза «от двери до двери» из пункта отправления до пункта назначения через один или несколько пунктов. В зависимости от того, как распределена ответственность между включенными в такую перевозку перевозчиками, выдаются различные транспортные документы [1, 11, 12].

Мультимодальные перевозки – это перевозки, при которых перевозчик, организующий всю перевозку груза «от двери до двери»,

принимает на себя ответственность за всю перевозку груза в целом. В этом случае он может выдавать отправителю документ на мультимодальную перевозку, который покрывает весь путь следования груза.

Сегментарные перевозки – это перевозки, в которых перевозчик, организующий всю перевозку груза «от двери до двери» принимает на себя ответственность только за ту часть перевозки, которую осуществляет он сам.

Комбинированные перевозки – это перевозки груза в одном и том же перевозочном месте (контейнере), осуществляемые несколькими видами транспорта – автомобильным, железнодорожным и водным.

Таким образом, конвенцией ЮНКТАД 1995 г. были унифицированы понятия перевозки грузов различными видами транспорта, и это позволило более четко распределить круг обязанностей между всеми участниками организации перевозочного процесса.

Для более полного понимания сходства и отличий данной терминологии, составим сравнительную характеристику и представим ее в виде табл. 1.

Делая вывод из рассмотрения сравнительной характеристики, можем отметить, что наблюдается эволюция понятий мультимодального транспорта по отношению к интермодальному транспорту, заключающаяся прежде всего в том, что в мультимодальном сообщении появляется новый правовой субъект – оператор мультимодальной перевозки, с которым грузовладелец заключает договор мультимодальной перевозки на условиях «от двери до двери», который предоставляет единый (сквозной) тариф транспортировки, с последующей выдачей единого транспортного документа (чаще всего мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА FBL) [1, 12, 13]

В целом, современное развитие мультимодальных перевозок можно характеризовать как новый этап в области международных перевозок. Повышение надежности транспортного обслуживания, сокращение сроков и стоимости доставки грузов в данном виде перевозок достигаются за счет интеграции смежных видов транспорта, и появления нового элемента системы организации мультимодальной доставки грузов оператора мультимодальной перевозки [1, 8]. В связи с широким использованием информационно-коммуникационных технологий, и стандартизацией в подаче данных, хранении и управлении, конкурентоспособность цепочек поставок, их участников во многом будет предопределена умением оператора, находящимся в статусе оператора мультимодальной перевозки согласовывать работу всех вовлеченных в процесс перевозки груза элементов системы.

## Сравнительная характеристика понятий "интермодальные" и "мультимодальные перевозки"

Признаки	Конвенция ООН о международных мультимодальных перевозках 1980 г.		Конвенция ЮНКТАД/МТП 1995г.		Конвенция ЮНКТАД 2001г.	
	Интермодальный транспорт	Мультимодальный транспорт	Интермодальный транспорт	Мультимодальный транспорт	Интермодальный транспорт	Мультимодальный транспорт
1.Использование нескольких видов транспорта	Не идет речь в конвенции	Использование по меньшей мере двух видов транспорта	Перевозка грузов с использованием нескольких видов транспорта	Перевозка грузов двумя или более видами транспорта	Последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта	Перевозка грузов двумя или более видами транспорта
2.Организатор транспортировки	Не идет речь в конвенции	Мультимодальный транспортный оператор	Один из перевозчиков организовывает всю перевозку	Перевозчик, организующий всю перевозку груза	Не указано	Не указано
3. Условия доставки груза	Не идет речь в конвенции	Из места в одной стране (грузы поступают в ведение оператора), до обусловленного места в другой стране.	От двери до двери	От двери до двери	Не указано	Не указано
4.Ответственность	Не идет речь в конвенции	Ответственность за выполнение условий контракта	Каждый участник несет ответственность по своему участку	Вся ответственность возлагается на организатора транспортировки	Не указано	Не указано
5.Тариф	Не идет речь в конвенции	Оплата за всю перевозку	Совокупность стоимости фрахта	Сквозной тариф	Не указано	Не указано
6.Документы	Не идет речь в конвенции	Мультимодальный транспортный контракт	В зависимости от распределения ответственности - различные транспортные документы	Документ на мультимодальную перевозку, который покрывает весь путь следования груза	Не указано	Не указано



**Выводы.** Обобщая результаты исследования, можно сделать вывод о том, что перевозкой груза в мультимодальном сообщении называется транспортный процесс, в котором принимают участие, по крайней мере, два вида транспорта, причем подтверждением факта заключения договора перевозки и его содержания является единый транспортный документ; оплата перевозки производится по единой сквозной тарифной сетке, и ответственность за всю транспортировку груза перед грузовладельцем несет только одно лицо. Такое лицо называется оператором мультимодальной перевозки. Понятие «груз» в мультимодальном сообщении подразумевает укрупненную грузовую единицу, в частности, контейнер, паллет, пакет или груз, находящийся в перевозимом подвижном составе. С учетом анализа вышеизложенного, можно определить мультимодальную перевозку как перевозку, которой присущи следующие основные признаки:

- перевозка осуществляется «от двери до двери» и «точно в срок»;
- в перевозке должно использоваться два или более видов транспорта;
- перевозка организовывается (осуществляется) оператором мультимодальной перевозки, который выступает как равноправная сторона договора перевозки;
- оператор мультимодальной перевозки принимает на себя ответственность за перевозку и за сохранность груза с момента принятия груза в свое ведение и до момента передачи грузополучателю;
- оператор мультимодальной перевозки выдает единый транспортный документ, покрывающий весь путь следования груза;
- услуги по организации мультимодальной перевозки покрываются единым сквозным тарифом.

Понятие мультимодальной перевозки подразумевает комплексный процесс, включающий в себя помимо непосредственно перевозки груза различными видами транспорта, оказание иных услуг, тесно связанных с процессом перевозки, в частности услуги по экспедированию, хранению, перевалке груза, таможенное оформление и т.д. [11, 12]. За весь этот комплексный процесс несет ответственность перед грузовладельцем – отправителем или получателем только одно лицо – оператор мультимодальной перевозки. Можно ожидать, что дальнейшее развитие перевозок будет продвигать именно мультимодальные сети перевозок и услуг, ввиду того, что мультимодальные перевозки значительно улучшают экономические показатели транспортной системы, используя вовлеченные

виды транспорта наиболее продуктивно. В связи с этим в ходе дальнейших научных исследований необходимо разработать организационно-экономический механизм повышения конкурентоспособности операторов мультимодальных перевозок в Украине.

Первоначальным этапом работы в данном направлении должна стать разработка системы теоретического и методического обеспечения функционирования мультимодальных операторов на рынке транспортных услуг.

#### *Литература:*

1. Константинов В.Г. Эволюция смешанных перевозок / В.Г. Константинов // Аспирант Кафедры «Логистика», Национальный авиационный университет, Киев [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.logist.org.ua/download/evolution.pdf](http://www.logist.org.ua/download/evolution.pdf).
2. Брухис Г.Е. Коммерческая эксплуатация морского транспорта / Г.Е. Брухис, Н.А. Луцан // М. : Транспорт, 1985. С. 98.
3. Плужников К.И. Транспортное экспедирование / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова // М : Транслит, 2006. С. 114.
4. Снопков В.И. Перевозка грузов морем / В.И. Снопков // М : Транспорт, 1986. С. 16.
5. Краев В.И. Экономика морского транспорта / В.И. Краев, А.А Пантин. // М : Транспорт, 1990. С. 14.
6. Лебедев В.П. / Смешанные перевозки как разновидность международных перевозок и международное право / В.П. Лебедев // Транспорт. 2006. № 47. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.murs.com.ua](http://www.murs.com.ua)
7. Плужников К.И. Транспортное экспедирование / К.И. Плужников // М : РосКонсульт, 1999. С. 213.
8. Гаврюшков Е.Н. Методические основы выработки управленческих решений при управлении процессом организации мультимодальных перевозок грузов: автореф. дис. на соискание уч. степени канд. техн. наук : спец. 05.22.19 «Эксплуатация водного транспорта, судовождение» / Е.Н. Гаврюшков. Владивосток, 2006 С. 5,6-9.
9. Унифицированные правила ИСС для платежных гарантий от 01.01.1993г. Публикация международной торговой палаты № 458. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.lawrussia.ru](http://www.lawrussia.ru)

10. Zaheer R / Multimodal transport and Logistics: best practices, Achieving Greater Efficiency and Challenges / R/ Zaheer. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.immtajordan.org/uploads/Multimodal\\_Transport\\_and\\_Logistics.pdf](http://www.immtajordan.org/uploads/Multimodal_Transport_and_Logistics.pdf)
11. Николаева Л.Л. Морские перевозки / Л.Л. Николаева, Н.Н. Цымбал // Одесса: Феникс, 2005. С. 275.
12. Транспортная логистика и интермодальные перевозки / [Малиндретос Г., Христодулу-Варотси И., Постан М.Я., Москвиченко И.М., Балобанов А.О.]; под ред. Балобанова А.О., Морозовой И.В., Постан М.Я. Одесса: Астропринт 2004 С. 93.
13. United National Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva 24 may 1980 generated by SiSu. [Электронный ресурс]. Режим доступа [www.jus.uio.no/sisu](http://www.jus.uio.no/sisu)

*Abstract*

**Sakhno A.A.**

**Measures developments of enterprise quadrant in Ukraine.**

The evolution of the essence of different modes of transport carriages has been researched. Considerable differences in the interpretation of different modes of transport carriages terminology have been revealed.