



# Регулирование международных перевозок: современные аспекты



*English text  
of the review  
of the book is at  
p. 302*

**Платонов О. И. Мультимодальные перевозки грузов: положение дел на сегодняшний день и перспективы внедрения. – Киев, 2018. – 160 с.**

**В рассматриваемой монографии О. И. Платонова «Мультимодальные перевозки грузов: положение дел на сегодняшний день и перспективы внедрения» исследованы современное состояние и перспективы дальнейшего развития международных перевозок грузов с использованием нескольких видов транспорта. В работе приведены результаты сравнительного анализа положений многих межгосударственных, межправительственных и отраслевых соглашений, международных стандартов, регламентов, стратегий и прочих руководящих документов, имеющих отношение к организации смешанных перевозок. Автор уделит особое внимание вопросам обеспечения экономической безопасности в мультимодальных цепочках поставок внешнеторговых грузов. В приложении представлен краткий глоссарий основных терминов по рассматриваемой тематике в авторском изложении. В контексте рецензирования монографии инициировано обсуждение подходов к классификации смешанных сообщений по различным критериям.**

**Ключевые слова:** мультимодальные перевозки, комбинированные перевозки, интермодальные перевозки, смешанные перевозки.

**П**овышение эффективности грузовых перевозок с участием разных видов транспорта является важным условием снижения дисбаланса провозных возможностей в транспортных системах и развития конкуренции на рынке транспортных услуг. Свыше 90 % объёма мировой торговли перевозится с участием нескольких видов транспорта. Несовершенство используемых организационных, технологических, нормативных, таможенных процедур и механизмов негативно отражается на росте международной торговли и на социально-экономическом положении многих стран, особенно не имеющих выхода к морю.

В рецензируемой монографии выполнен анализ положений как действующих, так и пока не вступивших в силу международных соглашений, регламентирующих международные перевозки грузов с участием различных видов транспорта, обозначены современные тенденции развития, особенности тарифного и правового регулирования таких перевозок, дана оценка перспектив применения мультимодальных технологий при перевозках по международному транспортному коридору «Европа–Кавказ–Азия» (ТРАСЕКА), приведена характеристика способов организации деятельности операторов мультимодальных перевозок с учётом конкретных рыночных условий.

Автор уделит особое внимание вопросам обеспечения экономической безопасности в мультимодальных цепочках поставок внешнеторговых грузов. В приложении представлен краткий глоссарий основных терминов по рассматриваемой тематике в авторском изложении.

Монография представляет собой хорошее практическое пособие для специалистов, профессиональная деятельность которых связана с внешней торговлей,

а также для сотрудников транспортных компаний, осуществляющих международные перевозки грузов с использованием одного или нескольких видов транспорта.

Автор скрупулёзно проанализировал положения многих межгосударственных, межправительственных и отраслевых соглашений, международных стандартов, регламентов, стратегий и прочих руководящих документов, имеющих отношение к организации смешанных перевозок, включая Генеральное соглашение по тарифам и торговле, Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур, Глоссарий терминов Европейской экономической комиссии Организации Объединённых Наций (ЕЭК ООН), Рамочные стандарты безопасности и упрощения процедур международной торговли, Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении, Конвенцию о международной железнодорожной перевозке, стандарт ИСО 28000:2005 «Технические условия на системы менеджмента безопасности в цепочке поставок», Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа–Кавказ–Азия, Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА, Стратегию по развитию международного коридора Европа–Кавказ–Азия на 2016–2026 гг., Мастер-план «LOGMOS», Правила ЮНКТАД/ИСС для документов смешанных перевозок.

При этом автор уделяет внимание не только практическим аспектам применения данных документов в деятельности внешнеторговых и транспортных компаний. В монографии также подробно освещены некоторые актуальные теоретические проблемы. На основе результатов сравнительного анализа автор предложил ряд рекомендаций по совершенствованию научной классификации таких перевозок и используемой терминологии. Так как данные предложения носят дискуссионный характер, имеет смысл остановиться на них подробнее.

Значительная часть монографии посвящена анализу положений «Конвенции Организации Объединённых Наций о международных смешанных перевозках грузов» («United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods») от 24 мая 1980 года (далее — Конвенция). Следует отметить, что Конвенция пока не получи-

ла широкой поддержки в международном сообществе и поэтому до сих пор не вступила в силу. Тем не менее её положения отражают накопленный уровень теории и практики в области организации смешанных перевозок и заслуживают пристального внимания и подробного изучения.

Автор проанализировал все разделы Конвенции, рассмотрел содержание каждой статьи, обсудил используемую терминологию, положения предлагаемых договоров, транспортных документов, распределение ответственности между участниками перевозки, условия предъявления претензий и исков, порядок организации таможенного транзита и другие правила. Причём в первую очередь автор обратил внимание на русскоязычное название Конвенции, которое, по его мнению, было некорректно переведено с английского языка. По его мнению, выражение «Multimodal Transport» дословно должно переводиться как «мультимодальные», а не как «смешанные перевозки».

Заметим, что вопрос аутентичности перевода используемой в Конвенции терминологии ранее обсуждался в профессиональном сообществе, и к этому термину не было замечаний. В Конвенции записано, что «международная смешанная перевозка означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта». Как известно, английское сложное слово «multimodal» (от multi — много и mode — вид) означает «много видов». Соответственно фраза «multimodal transport» соответствует русскоязычному выражению «перевозка несколькими видами транспорта». При этом желательно данное выражение дополнять словами о том, что соответствующие виды транспорта поочерёдно (т.е. не одновременно) участвуют в осуществлении единого перевозочного процесса. Для упрощения такой громоздкой формулировки в отечественной практике традиционно применяется термин «смешанные перевозки», который достаточно кратко и точно отражает технологические особенности перевозочного процесса с последовательным участием разных видов транспорта. Кстати, в отечественных научных и нормативных источниках для характеристики сложного по структуре процесса доставки грузов, в котором принимают участие разные виды транспорта, осуществляющие самостоятельные перевозочные циклы, наравне с термином



«смешанная перевозка» используется выражение «перевозка в смешанном сообщении». На наш взгляд, данные формулировки имеют содержательные отличия, тем не менее, чтобы не выходить за рамки рецензируемого материала, будем рассматривать их как синонимы.

Схожая трактовка термина «multimodal transport» как «смешанная перевозка» встречается на официальном интернет-портале транспортного ведомства Еврокомиссии. Стоит отметить, что эксперты этой организации являются активными сторонниками идеи унификации терминологии по перевозкам с участием нескольких видов транспорта. Для разъяснения сути понятия «мультимодальность» («multimodality» или «multimodal transport») европейские эксперты используют словосочетание «mixing transport modes», которое, на наш взгляд, очень близко по смыслу русскому словосочетанию «смешанная перевозка». Примечательно, что 2018 год руководство транспортного ведомства ЕС провозгласило годом мультимодальности — «year of Multimodality». В течение всего прошлого года в странах ЕС проводились мероприятия по стимулированию использования разных видов транспорта, так как организация перевозок на основе принципов мультимодальности обеспечивает повышение эффективности функционирования логистических цепочек, сокращение вредных выбросов, снижение заторов на городских улицах и загородных автомагистралях, улучшает безопасность перевозок и усиливает конкурентные позиции европейских транспортно-логистических компаний на мировом рынке.

Поэтому мнение автора монографии о некорректном переводе названия Конвенции на русский язык, на мой взгляд, недостаточно аргументировано. Впрочем, данное утверждение не означает, что выражение «мультимодальная перевозка» не применяется в русскоязычной профессиональной терминологии, но об этом речь пойдёт позже.

Ещё одно предложение автора в отношении Конвенции предусматривает дополнение её содержания современными широко известными логистическими терминами — «международная цепь поставок», «логистические центры», «безопасность цепи поставок» и другие. Однако для повышения научной и практической ценности данных рекомендаций было бы полезно уточнить, для характеристики каких особенностей процесса международной

смешанной перевозки, модификации каких нормативных положений или изменения содержания транспортных документов необходимы данные термины. При этом на наш взгляд, более актуальной является задача по уточнению содержания терминов, которые используются в Конвенции, но их определения не конкретизированы, в частности, «операции смешанной перевозки», «вывоз», «доставка».

Заслуживает внимания предложение автора о необходимости дополнения Конвенции положениями, уточняющими организационные требования к порядку взаимодействия разных видов транспорта при совместном осуществлении международной смешанной перевозки. Представляется, что такие правила позитивно бы отразились на эффективности перевозочного процесса.

С научной точки зрения представляет интерес предложение автора о необходимости использования различных подходов (критериев) для классификации смешанных перевозок. По его справедливому замечанию, многочисленные понятия, связанные со смешанными перевозками, требуют уточнения и систематизации. В качестве собственного вклада в решение данного вопроса автор дал подробную характеристику термина «мультимодальная перевозка». Этот вид перевозок автор монографии наделяет пятью признаками:

- во-первых, груз перевозится по меньшей мере двумя видами транспорта;
- во-вторых, в течение всей перевозки, в том числе при смене вида транспорта, груз должен находиться в одной транспортной единице;
- в-третьих, перевозка осуществляется под управлением единого оператора, который несёт полную ответственность перед грузоотправителем за весь комплекс услуг, оказываемых субподрядчиками (перевозчиками, терминалами и пр.);
- в-четвёртых, в договоре с оператором устанавливается «сквозной тариф»;
- в-пятых, применяется «единый транспортный документ», который подтверждает как факт приёма груза оператором смешанной перевозки у грузоотправителя, так и факт передачи груза с одного вида транспорта на другой.

В рамках настоящей рецензии не представляется возможным и целесообразным анализировать все предложенные критерии «мультимодальной перевозки». Имеет смысл ограничиться только замечанием,

что используемые в настоящее время понятия «смешанная перевозка» и «мульти-модальная перевозка» не обладают всеми перечисленными признаками. Однако отдельные из этих признаков применяются для характеристики понятия «смешанная перевозка», его подвидов и разновидностей.

Для пояснения данного суждения кратко рассмотрим классификацию смешанных сообщений. При их разделении на группы будем использовать два критерия: во-первых, организационно-правовые особенности отношений между участниками перевозочного процесса, в том числе используемые формы транспортных документов; во-вторых, технологические аспекты осуществления перевозок (в части осуществления перегрузки). По каждому из этих критериев образуются две группы смешанных сообщений. Обращаем внимание, что предложенная ниже модель разделения смешанных перевозок на подвиды представляет собой один из хорошо известных науке вариантов классификации транспортных сообщений.

Как отмечалось выше, в отечественной практике перевозка грузов, пассажиров и багажа с участием нескольких видов транспорта традиционно называется «смешанной перевозкой» или «перевозкой в смешанном сообщении». В то же время в отдельных российских законодательных актах (например, в Уставе железнодорожного транспорта РФ) к категории перевозок в «смешанном сообщении» относятся только внутригосударственные — в пределах территории Российской Федерации, а перевозки несколькими видами транспорта с участием железнодорожного транспорта между станциями в различных государствах, в том числе транзит, являются «перевозками в международном сообщении». Необходимость разграничения на международные и смешанные железнодорожные сообщения во многом объясняется отраслевой спецификой, так как при пересечении железнодорожным составом государственной границы груз (вагон с грузом) передаётся в ведение иностранного перевозчика, а на других видах транспорта зарубежный сегмент международного сообщения выполняется, как правило, тем же перевозчиком. Если между администрациями железных дорог нет соглашения о международном сообщении, то производится переоформление транспортных документов на груз. При наличии такого со-

глашения переоформление документов не производится.

Основным классификационным критерием перевозок в смешанном сообщении, в том числе в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта, являются организационно-правовые условия взаимодействия и используемые при этом перевозочные документы. Если смешанная перевозка осуществляется в условиях тесного взаимодействия между разными видами транспорта на основе предварительно заключённых соглашений, а при передаче груза (пересадке пассажира) используется единый транспортный документ (транспортная накладная), оформленный на весь маршрут следования, то такая перевозка является «прямой смешанной». В пунктах перевалки (пересадки) транспортные предприятия обязаны обеспечивать бесперебойную и равномерную подачу вагонов, судов и автомобилей под погрузку (пересадку), предусматривать возможности для перевалки грузов с одного вида транспорта на другой по прямому варианту (без выгрузки в склад). Если смешанная перевозка осуществляется на каждом виде транспорте по отдельным перевозочным документам, то такая перевозка считается «непрямой смешанной».

Организацией прямых и непрямых смешанных перевозок грузов, как правило, занимается профессиональный посредник (экспедитор, логист), который на основании договора с грузоотправителем выступает в качестве его агента (или представителя) и заключает договоры с фактическими перевозчиками, или сам выполняет соответствующие услуги. В эту цепочку правоотношений может входить ещё одно дополнительное звено — так называемый «оператор смешанной перевозки», который заключает договор смешанной перевозки с грузоотправителем (или с его посредником) и обязуется доставить груз с использованием разных видов транспорта, а также принимает на себя всю ответственность за качество исполнения услуги, в том числе за нарушения условий договора по вине привлечённых им перевозчиков.

Оператор смешанной перевозки выдаёт грузоотправителю документ (коносамент), удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором в своё ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора. Вместе с тем, коносамент не





выполняет функцию единого транспортного документа (транспортной накладной), который применяется в прямых смешанных сообщениях. Поэтому участие оператора смешанной перевозки не имеет определяющего значения для классификации смешанных перевозок на прямые или не прямые сообщения. Привлечение оператора смешанной перевозки также, как и применение сторонами смешанной перевозки «сквозного тарифа», являются критериями разделения прямых и не прямых смешанных сообщений на разновидности. Например, прямое смешанное сообщение с участием оператора смешанной перевозки; не прямое смешанное сообщение с участием оператора смешанной перевозки на основе «сквозного тарифа» и т.п.

Смешанные перевозки также могут быть классифицированы на подвиды по технологическому критерию, который отражает особенности осуществления перегрузки при смене видов транспорта. Стандартный вариант перегрузки при смене вида транспорта предусматривает перевалку собственно груза из одного транспортного средства в другое. Такой подвид смешанных сообщений, по нашим данным, часто называется «мультимодальной перевозкой». Для сторонников использования термина «мультимодальная перевозка» в качестве синонима «смешанной перевозки», можем предложить для обозначения указанного выше подвида термин «дискретномодальная перевозка» (discrete modal).

Второй вариант предусматривает перегрузку не груза, а так называемой интермодальной грузовой единицы (контейнера, съёмного кузова, полуприцепа и пр.) или автотранспортного средства. В отечественной практике такой подвид смешанных перевозок традиционно называется «бесперегрузочное сообщение». Однако в последнее время чаще употребляется англоязычный термин «интермодальная перевозка» (intermodal transport). При этом мультимодальные и интермодальные перевозки могут осуществляться как под управлением оператора смешанной перевозки, так и без его участия.

В Европейском союзе распространены так называемые «комбинированные перевозки» (Combined Transport). По мнению экспертов Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, которые разработали специаль-

ный глоссарий по комбинированным перевозкам, данный способ является разновидностью интермодальных перевозок, в рамках которого большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, а любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким. В соответствии с положениями Директивы ЕС 92/106/ЕС от 7 декабря 1992 года комбинированные перевозки осуществляются между государствами-членами Евросоюза, при этом протяжённость автодорожного маршрута (измеряется расстоянием по прямой) не должна превышать 100 км для автомобильно-железнодорожных перевозок и 150 км для перевозок автомобильным и внутренним водным или автомобильным и морским транспортом. Активное применение комбинированных перевозок в странах ЕС в качестве альтернативы автодорожным сообщениям поддерживается правительственными структурами посредством предоставления административных и финансовых преференций с целью снижения загрузки магистральной сети грузовым трафиком.

В экспертной среде ведётся дискуссия об отнесении комбинированных перевозок к категории прямых смешанных сообщений, при которых может применяться единый транспортный документ (транспортная накладная). По действующему российскому законодательству порядок организации перевозок в прямом смешанном сообщении определяется соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта. Согласно статье 788 Гражданского кодекса РФ (ГК РФ), условия данных соглашений должны соответствовать требованиям «закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках».

Так как на момент вступления в силу ГК РФ в 1996 году такого закона не было, то в соответствии с указанным в статье 788 правилом для регулирования отношений между перевозчиками при прямых смешанных сообщениях должен быть принят специальный законодательный акт. Безусловно, появление отдельного закона с унифицированными для всех видов транспорта правилами перевозок в прямом смешанном сообщении позитивно отразится на работе отрасли, будет стимулировать взаимодействие разных видов транс-

порта, независимо от их формы собственности и ведомственной принадлежности.

В настоящее время обсуждается доработанный проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Из буквального названия законопроекта можно предположить, что термины «прямая смешанная» и «комбинированная» перевозки являются синонимами. Вместе с тем в тексте законопроекта комбинированная перевозка определяется как разновидность прямой смешанной перевозки, которая выполняется по интермодальной технологии, то есть без перегрузки груза при смене вида транспорта. Однако такая трактовка комбинированных перевозок несколько отличается от распространённого в международной практике определения данного термина, в котором акцент делается не на использовании единого транспортного документа, а на ограничении протяжённости рейса, выполняемого автомобильным транспортом. Кроме того, представляется допустимым, чтобы любые разновидности интермодальных перевозок, а не только комбинированные, могли осуществляться в прямом смешанном сообщении. Поэтому имеет смысл дополнительно обсудить целесообразность использования слова «комбинированных» в названии закона о прямых смешанных перевозках, которое указано в ст. 788 ГК РФ.

Многообразие критериев разделения смешанных сообщений на подвиды и разновидности определяет актуальность разработки обобщённой классификационной модели данной научно-практической категории. Однако разработка такой модели представляется достаточно сложной теоретической задачей, так как при построении классификационных моделей должны соблюдаться принципы соразмерности, непрерывности и непересекаемости понятий, тогда как многие разновидности смешанных перевозок, например, интермодальные прямые смешанные перевозки, образуются по нескольким классификационным основаниям, в частности, организационным и технологическим. Поэтому предстоит выявить наиболее общие критерии разделения смешанных сообщений, идентифицировать все используемые на практике разновидности данных сообще-

ний и распределить их по таксономическим группам на основании общих свойств и признаков. Для отображения взаимосвязанности элементов обобщённой классификационной модели смешанных перевозок, вероятно, потребуется использовать сложную многоуровневую структуру матричного типа.

На современном этапе работа всех видов транспорта, также как и других отраслей экономики, стремительно трансформируется под воздействием цифровых технологий. Например, частный бизнес и государственные органы всё более активно взаимодействуют посредством электронных систем обмена данными, многие документы, в том числе, транспортные накладные и таможенные декларации, из бумажной формы переводятся в цифровой формат. Отдельные тенденции цифровизации транспортной отрасли отражены в монографии, что подтверждает актуальность рецензируемой работы и нацеленность её положений на перспективу. Однако отечественным и зарубежным исследователям ещё только предстоит изучить влияние цифровых технологий на условия использования разных видов транспорта во внутригосударственных и международных сообщениях, выявить рациональные формы их взаимодействия и, возможно, пополнить глоссарий новыми терминами, которые будут отражать особенности осуществления смешанных перевозок в условиях цифровизации отрасли и способствовать интеграции транспортных систем евразийских государств.

В заключение хотел бы вновь отметить безусловную ценность рецензируемой монографии, так как она — и это следует в русле заявленной её автором цели — является побудительным мотивом для широкой дискуссии, и высказанные мной соображения — отнюдь не критические замечания, а часть такого обсуждения, приглашение к его продолжению, так как инициированная автором книги тема, безусловно, — в числе важнейших для современного транспорта.

**О.Н. ЛАРИН,**  
доктор технических наук, профессор  
Российского университета транспорта ●

Координаты автора: **Ларин О. Н.** – [larin\\_on@mail.ru](mailto:larin_on@mail.ru)

Рецензия поступила в редакцию 06.02.2019, принята 17.03.2019.

