



Структурно-содержательная характеристика объекта комбинированных перевозок



Олег ЛАРИН

Олег Николаевич Ларин

Российский университет транспорта, Москва, Россия.

✉ larin_on@mail.ru.

АННОТАЦИЯ

Представлены результаты сравнительного анализа равнозначности структурно-содержательной характеристики отдельных терминов по комбинированным перевозкам, которые используются в различных официальных нормативных документах. Различия в дефинициях специальных терминов в данной предметной области часто препятствуют эффективной интеграции транспортных систем на межрегиональном и международном уровнях. В настоящем исследовании сделан акцент на анализе характеристик структур-

ных компонентов объекта комбинированных перевозок, которые содержатся в определениях данного термина в ряде международных соглашений, национальных нормативных актах и межгосударственных стандартах. На основе полученных результатов исследования сформулированы предложения по унификации структурно-содержательной характеристики объекта комбинированных перевозок, а также рекомендации по совершенствованию на этой основе отдельных нормативных документов.

Ключевые слова: транспорт, мультимодальные перевозки, интермодальные перевозки, комбинированные перевозки, международные соглашения о комбинированных перевозках, объекты комбинированных перевозок.

Для цитирования: Ларин О. Н. Структурно-содержательная характеристика объекта комбинированных перевозок // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 2 (93). С. 84–92. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-2-12>.

Благодарности. Основные положения данного исследования первоначально были представлены на Советствии экспертов Комиссии Организации сотрудничества железных дорог по грузовым перевозкам, которое состоялось в июле 2020 г. и было посвящено актуальным вопросам организации комбинированных перевозок в международном сообщении. Автор выражает благодарность организаторам Советствия за предоставленную возможность принять участие в обсуждении современных направлений совершенствования организационных и технологических аспектов осуществления комбинированных перевозок, что позволило улучшить отдельные положения настоящего исследования.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт играет решающую роль в обеспечении устойчивого социально-экономического развития любого государства. При этом данный тезис имеет особое значение для стран Европы и Азии. Ещё с древних времён надёжные и эффективные коммуникации разных видов транспорта являлись главным условием расширения международного и межрегионального торгового и гуманитарного сотрудничества между странами Евразийского континента. Ярким примером ключевой роли сухопутных трансконтинентальных маршрутов в налаживании такого сотрудничества является Великий Шёлковый путь, который активно использовался в древние времена и стремительно возрождается в последние годы на новой современной технической, технологической и организационной основе.

При этом всё больше стран континента заинтересованы в развитии преимущественно сухопутных международных сообщений с использованием нескольких видов транспорта при доминирующем участии железнодорожного. Достаточно отметить востребованность новых железнодорожных маршрутов возрождаемого Шёлкового пути для внешнеторговых сообщений, о чем свидетельствуют высокие темпы роста объёмов перевозок и количества контейнерных поездов, следующих транзитом через страны Евразийского экономического союза, прежде всего, Казахстан, Россию и Беларусь.

Важнейшим условием дальнейшего повышения эффективности международных сухопутных сообщений является упрощение трансграничных торговых, таможенных и транспортных процедур на основе применения системы единообразных национальных и межгосударственных стандартов и правил, в которых должны употребляться унифицированные по содержанию и смыслу профессиональные понятия и термины [1]. При этом вводимая в оборот терминология должна максимально корректно идентифицировать и интерпретировать сущность определяемых явлений и процессов в соответствующих сферах деятельности: экономике, технике, праве и т.п.

Необходимость унификации транспортной терминологии на межгосударственном уровне обусловлена также и тем, что закреплённые в соответствующих соглашениях правовые категории затем имплементируются в законодательство отдельных государств или межрегиональных объединений. В качестве примера можно привести Конвенцию о международных смешанных перевозках, которая была принята по линии ООН

в 1980 году (далее – Конвенция), но до сих пор не вступила в силу [2]. Тем не менее, Конвенция, пусть номинально, то есть не юридически, а только фактически, закрепила за отдельными профессиональными терминами определённое значение и смысловое содержание. Затем соответствующая терминология начала активно использоваться экспертным и профессиональным сообществом в деловом обороте и научных исследованиях, а в некоторых странах уже вошла в законодательные акты. В частности, страны АСЕАН приняли Рамочное соглашение по мультимодальным перевозкам, которое во многом основано на положениях упомянутой выше Конвенции. Поэтому совершенствование терминологии комбинированных перевозок должно осуществляться в комплексе с совершенствованием современной международной системы отраслевого нормативно-правового регулирования таких перевозок.

В связи с этим следует признать особую важность работы по совершенствованию и унификации терминологии комбинированных, интермодальных и мультимодальных перевозок, которую проводят эксперты Организации сотрудничества железных дорог (далее – ОСЖД) в сотрудничестве со специалистами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН (далее – ЭСКАТО) и других организаций-участниц ОСЖД. Данная инициатива экспертов ОСЖД приобретает особую актуальность на фоне активной цифровизации транспортной отрасли. В современных условиях компьютер должен не только фиксировать электронные сигналы, но и понимать значение и смысл текста и слов так же хорошо, как это делает человек. Именно поэтому в эпоху цифровой трансформации экономики и социальной сферы международное экспертное сообщество должно сосредоточить усилия на стандартизации терминов и определений, используемых структурами публичной власти и бизнес-сообществом. По мнению экспертов Центра по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям ООН (СЕФАКТ ООН) использование единого понятийного формата повышает эффективность бизнес-процессов, снижает риск ошибок, сокращает затраты и сроки на исполнение международных торговых сделок [3].

Применение единой терминологии в сфере комбинированных, интермодальных и мультимодальных перевозок обеспечивает следующие эффекты:

– семантическая совместимость данных в торговых и транспортных контрактах;





- реализация принципа «единой формы» для документов;
- формирование методологической основы для классификаторов и стандартов по различным видам перевозок.

Комбинированный способ доставки внешне-торговых грузов в течение ряда лет активно применяется в странах ЕС, что положительно отразилось на динамике объёмов перевозок и грузооборота железнодорожного транспорта и внесло весомый вклад в улучшение экологической ситуации в странах Евросоюза [4]. В то же время в странах из восточной части континента комбинированные перевозки пока не получили достаточного развития. Одной из главных причин низкой востребованности комбинированных перевозок для обслуживания трансконтинентальных грузопотоков являются терминологические различия в отдельных международных и национальных транспортных соглашениях, стандартах и правилах, регулирующих особенности осуществления данной разновидности перевозок.

В связи с этим *целью* настоящего исследования является выявление структурно-содержательных различий в дефинициях комбинированных перевозок и выработка рекомендаций по их унификации для дальнейшего совершенствования и гармонизации транспортного законодательства на пространстве Большой Евразии.

МЕТОДОЛОГИЯ

Комбинированные перевозки представляют собой один из прогрессивных способов осуществления так называемых смешанных (сочетающих разные виды транспорта) грузовых перевозок, которые выполняются преимущественно в межрегиональном и международном сообществах [5–10].

Смешанные перевозки на большинстве магистральных направлений, как правило, обладают значительно большей экономической, социальной и экологической эффективностью по сравнению с прямыми перевозками, которые выполняются каким-либо одним видом транспорта. Основным источником образования данных эффектов являются внутрисистемные механизмы формирования новых, не присущих отдельным частям транспортной системы (разным видам транспорта) свойств, которые проявляются при рациональном управлении (взаимодействии) всеми системными компонентами: транспортной и логистической инфраструктурой, тяговым и подвижным составом, погрузочно-разгрузочными устройствами, специализи-

рованными приспособлениями для размещения груза и пр. [11].

Устойчивость системы смешанных перевозок базируется на допущении, что все участники цепочки поставок заинтересованы делать рациональный выбор в пользу максимально возможного извлечения экономических и экологических преимуществ каждого вида транспорта за счёт их интеграции в единую транспортно-логистическую цепочку. Организаторы смешанной перевозки анализируют преимущества и недостатки отдельных видов транспорта с учётом конкретных условий эксплуатации; сравнивают их по актуальным критериям – цена, скорость, весовые и габаритные ограничения, соблюдение специфических условий и пр.; отбирают наиболее подходящий вид транспорта для каждого участка маршрута [12].

Выделение смешанных перевозок в отдельную видовую категорию представляет интерес с научной точки зрения для разработки единой методологической основы организации и выполнения таких перевозок, а также имеет важное организационно-технологическое и практическое значение.

При смешанных перевозках для повышения эффективности взаимодействия участников транспортно-технологической системы часто применяются так называемые интермодальные транспортные единицы (ИТЕ), использование которых позволяет значительно сократить временные и денежные затраты на выполнение перегрузочных операций при смене вида транспорта. К числу ИТЕ относятся контейнеры, съёмные кузова, полуприцепы и другое оборудование, конструктивно приспособленное для размещения в нём груза и перевозки в подвижном составе разных видов транспорта от пункта отправления до пункта назначения. В промежуточных пунктах при смене вида транспорта перегружается не собственно груз, а ИТЕ с грузом. Смешанная перевозка с использованием ИТЕ называется интермодальной перевозкой.

Согласно Глоссарию «Терминология комбинированных перевозок» ЕЭК ООН (далее – Глоссарий), к интермодальным перевозкам относятся также перевозки груза в автомобиле, который на смежных участках перевозится другими видами транспорта. Причём интермодальная перевозка с участием автомобильного транспорта является подвижной категорией, на базе которой выделяется такая разновидность, как комбинированные перевозки. Главная же особенность (отличие)

комбинированных перевозок от других разновидностей интермодальных сообщений с участием автомобильного транспорта заключается в том, что большая часть рейса по территории стран ЕС приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, а любой начальный и (или) конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

По оценкам экспертов ЮНКТАД, как правило, в очень редких случаях доставка внешнеторговых грузов осуществляется в виде прямого сообщения – только каким-либо одним видом транспорта [13].

При международных поставках в основном преобладают смешанные сообщения, которые имеют значительно более сложную структуру транспортно-технологических операций, объединяющую большее количество участников в рамках торгово-логистической цепочки. Из соображений эффективности всем участникам цепочки поставок, в том числе, надзорным органам, целесообразно применять единую терминологию как в отношении выполняемых операций, так и в части информации, характеризующей предметы транспортировки, расчётные, таможенные и другие операции. Стоит заметить, что в отношении данных, характеризующих таможенные признаки грузов и товаров, достигнуто единство на международном уровне по линии СЕФАКТ ООН и Всемирной таможенной организации. Применение унифицированной терминологии способствует гармонизации законодательства, прозрачности соответствующих процедур и, как следствие, повышению эффективности международной торговли. При организации процесса сбора, рационализации и гармонизации транспортных терминов можно использовать типовые методические рекомендации ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН по упрощению и стандартизации данных для международной торговли [14].

При проведении сравнительного анализа терминологии комбинированных перевозок были использованы формулировки из официальных международных и национальных документов, касающиеся данного вида сообщений. Прежде всего изучалась терминология из документов, имеющих межгосударственный статус, – «Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)» (далее – «Европейское Соглашение»), «Соглашение ОСЖД об организационных и эксплуатационных аспектах

комбинированных перевозок в сообщении Европа–Азия» (далее – «Соглашение Европа–Азия») и Директива Совета ЕС № 92/106/ЕЕС об установлении общих правил для некоторых видов комбинированных перевозок грузов между государствами Евросоюза (далее – Директива Совета ЕС № 92/106/ЕЕС, Директива), а также из упомянутого выше Глоссария ЕЭК ООН и межгосударственных стандартов, действующих в отдельных странах-участниках ОСЖД. При анализе и обсуждении содержания транспортных терминов также учитывались теоретические и методологические разработки отечественных и зарубежных представителей академической науки в области совершенствования терминологии смешанных перевозок.

Исследование терминов по комбинированным перевозкам на основе перечисленных источников позволило обобщить официальные и научные подходы к определению значения и смысла соответствующих понятий. Данный процесс сопровождался сопоставлением содержания терминов с технологическими, организационными и правовыми аспектами той предметной области, для характеристики которой они (термины) применяются. Затем выявлялись различия в содержании изученных терминов с использованием методов семантического и структурно-содержательного анализа. Далее оценивалась целесообразность использования отличительных характеристик для идентификации соответствующих терминов. При положительной оценке разрабатывались обоснованные рекомендации по корректировке действующих или введению новых терминов.

Под структурно-содержательной характеристикой терминов понимается определение состава лексических элементов дефиниции и интерпретация придаваемого им сущностного значения. Применительно к транспортной терминологии в структуре понятия могут выделяться следующие структурные компоненты: используемые виды транспорта и типы подвижного состава, оборудование, технологии и инфраструктурные объекты с учётом их специализации, перевозимые объекты, правовые рамки, надзорные процедуры, особенности документооборота и пр. В настоящем исследовании акцент сделан на структурно-содержательной характеристике объекта комбинированных перевозок, который в силу технологических особенностей данного способа транспортировки имеет сложный компонентный состав.





РЕЗУЛЬТАТЫ

Выше отмечалось, что для повышения эффективности международных перевозок с участием разных видов транспорта многие страны Евразийского континента заключили ряд многосторонних соглашений, в которых закреплены обязательства сторон по доведению эксплуатационных характеристик объектов национальной инфраструктуры до уровня соответствия единым установленным в соглашениях требованиям (стандартам). При этом анализ дефиниций ключевых терминов в данных Соглашениях выявил наличие определённых различий, прежде всего, в объекте комбинированных перевозок.

По общему правилу под объектом перевозок понимается груз. При комбинированных перевозках объектом является не собственно груз, а различного рода оборудование (контейнер, съёмный кузов и пр.), прицепной подвижной состав (полуприцеп, прицеп и пр.) или автотранспортные средства (универсальные грузовые автомобили с несъёмным кузовом), в которых непосредственно размещается груз, а при смене вида транспорта осуществляется перевалка не груза, а соответствующего объекта с грузом.

В «Европейском соглашении» содержится, на наш взгляд, недостаточно конкретизированное определение термина «комбинированная перевозка», под которой в документе понимается перевозка грузов на одной и той же «транспортной единице» с использованием нескольких видов транспорта («The term «combined transport» shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport»). При этом в «Европейском Соглашении» нет дополнительных разъяснений, что следует понимать под соответствующей транспортной единицей.

Некоторые пояснения характеристик «транспортной единицы», являющейся объектом комбинированных перевозок согласно «Европейскому соглашению», приведены в Глоссарии «Терминология комбинированных перевозок». В третьей главе Глоссария, которая так и называется – «Транспортные единицы», приводится описание различных типов транспортных средств, относящихся к автомобильному, железнодорожному и морскому видам транспорта. При этом не все приведённые в данном разделе Глоссария разновидности транспортных единиц могут выполнять функцию «одной и той же транспортной единицы», как это предписано «Европейским соглашением» для объекта комбинированных перевозок. С учётом технологических особенностей осуществления комбинированных перевозок к их объектам могут

быть отнесены следующие разновидности транспортных единиц из Глоссария: сочленённое транспортное средство, автопоезд, прицеп, полуприцеп, бимодальный полуприцеп. Данные разновидности «транспортных единиц» предназначены для эксплуатации в составе с автотранспортными средствами (грузовыми автомобилями с несъёмным кузовом или автотягачами – «motor vehicle» в англоязычной версии термина в Глоссарии). Причём собственно грузовые автомобили с кузовом, не использующие прицепной подвижной состав, по формальным признакам Глоссария не относятся к «транспортным единицам» и, как следствие, не входят в состав объекта комбинированных перевозок согласно дефиниции «Европейского соглашения». На наш взгляд, такая характеристика объекта не лишена недостатков, и поэтому желательно конкретизировать формулировку термина «комбинированная перевозка» в «Европейском соглашении».

В «Соглашении Европа–Азия» приводится сравнительно подробная характеристика объекта комбинированной перевозки, к которому отнесены так называемые грузовые единицы и перечислены их разновидности: контейнер, съёмный кузов, полуприцеп, автотранспортное средство. Стоит отметить, что данная структура компонентов объекта комбинированных перевозок является сложной по своему составу, так как содержит не однотипные объекты в классификации Глоссария.

Первая категория – контейнеры, съёмные кузова и полуприцепы, которые относятся к так называемым «интермодальным транспортным единицам» (ИТЕ) и являются разновидностью «грузовых единиц». Как известно, ИТЕ конструктивно не приспособлены для обособленного передвижения. Поэтому ИТЕ при комбинированной перевозке (в грузённом или порожнем состоянии) располагаются на автотранспортном средстве, а при смене вида транспорта происходит перевалка не груза, а ИТЕ. При этом полуприцепы в Глоссарии одновременно относятся и к ИТЕ, и к «транспортным единицам», но не относятся к «грузовым единицам», разновидностью которых являются ИТЕ, что на наш взгляд, вносит противоречия в структуру терминов данного документа.

Вторая категория – автотранспортные средства, к которым, как уже отмечалось выше, относятся моторизированные грузовые автомобили с несъёмным кузовом, приспособленные для выполнения перевозок различных видов грузов, в том числе, ИТЕ и прицепов. Стоит отметить,

что автомобильные прицепы по формальным признакам «Соглашения Европа–Азия» не относятся к объектам комбинированных перевозок, хотя по факту являются таковыми и их перевозка в вагонах предусмотрена положениями СМГС.

Обобщая результаты анализа дефиниций комбинированных перевозок из «Соглашения Европа–Азия» и «Европейского соглашения», можно выделить основные структурно-содержательные отличия в используемых объектах комбинированных перевозок. В тексте «Соглашения Европа–Азия» прямо указано, что в число объектов комбинированной перевозки входят как грузовые единицы, так и автотранспортные средства, под которыми понимаются и автомобили с несъёмными кузовами. В свою очередь в тексте «Европейского соглашения» в качестве объекта комбинированной перевозки указана только «транспортная единица», к которой автомобили не относятся.

При этом стоит заметить, что в отношении структуры и содержания данных терминов существуют определённые различия между Глоссарием, «Соглашением Европа–Азия» и «Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), например, исходя из статьи 2 СМГС. Также стоит отметить, что с классификационной системой подвижного состава из Глоссария, «Соглашения Европа–Азия» и СМГС не в полной мере согласуется структура данных категорий, которая содержится в «ОК 034-2014 (КПЕС 2008). Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности», например, в подразделе 29 «Средства автотранспортные, прицепы и полуприцепы» раздела С «Продукция обрабатывающих производств», притом что последний документ имеет меньший статус в правовой иерархии. Однако детальное изучение данных вопросов не входит в рамки настоящего исследования.

Приведённые сведения о существующих структурно-содержательных различиях в Соглашениях и Глоссарии дают основания утверждать, что содержащиеся в них формулировки объекта «комбинированных» перевозок могут быть интерпретированы в достаточно широком смысле, что не способствует гармонизации отраслевого законодательства между странами континента.

Более детальная характеристика объекта «комбинированной перевозки» содержится в Директиве Совета ЕС, которая была принята примерно через год после подписания Европейского соглашения и распространяется только на страны ЕС. В Директиве, в отличие от Европейского со-

глашения, приведены конкретные критерии «комбинированной перевозки», в том числе, детализирована структура объекта перевозок:

1) объектом перевозки являются транспортные средства или интермодальные транспортные единицы, в которых собственно и размещается груз при перевозке:

- грузовой автомобиль (loggy – в англоязычной версии термина в Директиве),
- прицеп, полуприцеп с тягачом или без тягача,
- съёмный кузов, контейнер;

2) автомобильный транспорт используется на начальном и (или) последнем участке мультимодального маршрута;

3) протяжённость железнодорожного или водного участков мультимодального маршрута превышает 100 км по прямой линии;

4) груз должен доставляться автотранспортом до или от ближайшей железнодорожной станции относительно мест отправления или назначения мультимодальной перевозки соответственно;

5) протяжённость автодорожного участка до или от морского (речного) порта относительно мест отправления или назначения мультимодальной перевозки соответственно не должен превышать 150 км по прямой линии.

Принятие Директивы Совета ЕС и реализация предусмотренных в ней мер государственной поддержки комбинированных перевозок (как правило, возврат или снижение транспортного налога) обеспечили сокращение объёмов прямых (унимодальных) автомобильных перевозок, что привело к перераспределению грузопотока на другие более «экологически чистые» виды транспорта, такие как железнодорожный транспорт, внутренний водный и морской транспорт. Данные меры внесли весомый вклад в сокращение выбросов вредных веществ и парниковых газов в атмосферу, а также снизили показатели дорожно-транспортных происшествий, шума и заторов. Вместе с тем эксперты отмечают, что дефиниция термина «комбинированные перевозки» из Директивы также не лишена недостатков, которые препятствуют многим перевозчикам пользоваться мерами экономической поддержки [15]. В связи с этим в ЕС обсуждаются изменения в Директиву 92/106/ЕЕС. В частности, планируется изменить порядок исчисления протяжённости участков комбинированных перевозок, на которых используется автотранспорт. Для внутриевропейских маршрутов, перевозка по которым регламентируется Директивой, данная норма, безусловно, должна быть единой для всех стран ЕС. Однако



для трансконтинентальных цепочек поставок, возможно, будет более рациональным вариант, когда каждый из участников (государство) Соглашений о комбинированных перевозках будет самостоятельно устанавливать отдельные критерии комбинированных перевозок, которые позволят учитывать географические особенности регионов, фактическую конфигурацию и плотность транспортной сети. При этом важно, чтобы структурно-содержательная характеристика объекта комбинированных перевозок была единой в нормативных документах всех участников соглашений. В противном случае правовое регулирование комбинированной перевозки грузов в однотипных транспортных или грузовых единицах в разных странах будет различаться, и тогда, возможно, при смене вида транспорта будет перегружаться собственно груз, а не грузовые или транспортные единицы с грузом.

Терминологические различия просматриваются не только в законодательных актах, но и в межгосударственных стандартах и национальных правилах. Например, в ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» (п. 2.4.19) и в ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения» (п. 3.3.21) дано определение термина «платформа для комбинированных перевозок», под которой понимается вагон-платформа, предназначенный для перевозки контейнеров, автопоездов, автоприцепов, полуприцепов и съёмных автомобильных кузовов. Как видим, в число объектов, для перевозки которых предназначена соответствующая платформа, не входят собственно автомобили, которые перевозят груз в несъёмном кузове, а не в прицепе или полуприцепе. Также можно заметить, что в новых российских правилах перевозок отдельных типов подвижного состава автомобильного транспорта по железным дорогам (утверждены приказом Минтранса РФ в январе 2020 года) в состав перевозимых объектов не включены автомобили, хотя в приложении 3 к СМГС предусмотрена возможность их перевозки наряду с автопоездами, полуприцепами, прицепами, съёмными автомобильными кузовами и пр. Упомянутые правила не имеют отношения к комбинированным перевозкам, но с учётом перспектив развития комбинированных перевозок, возможно, появится потребность в более подробном обсуждении российских правил перевозок автотранспортных средств в грузовых вагонах.

Скорее всего, этот вопрос поднимется после принятия нового закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, проект которого активно обсуждается в профессиональном сообществе. В статье 788 Гражданского кодекса РФ определены основы взаимоотношений транспортных организаций при осуществлении прямых смешанных сообщений, выполняемых по единому транспортному документу. В данной статье записано, что порядок организации таких перевозок определяется соглашениями между перевозчиками разных видов транспорта и регулируется специальным законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Примечательно, что в названии будущего закона термины «прямые смешанные» и «комбинированные» перевозки используются как равнозначные, что, на наш взгляд, не в полной мере согласуется со значением соответствующих понятий.

Термины «прямая смешанная» и «комбинированная» перевозки являются разновидностями более широкого по содержанию понятия – «смешанная перевозка». При этом данные термины относятся к различным таксономическим группам в рамках надвидового класса: «прямая смешанная перевозка» характеризует организационно-технологические особенности осуществления смешанных перевозок по единому транспортному документу, а «комбинированная перевозка» характеризует разновидность бесперегрузочных (интермодальных) сообщений, выполняемых с участием автомобильного транспорта на начальных и (или) конечных участках смешанного маршрута. Соответственно уравнивание значений понятий «прямая смешанная» и «комбинированная» перевозки и, как следствие, применение к ним одинаковых нормативных требований может осложнить регулирование данных разновидностей смешанных сообщений. Поэтому имеет смысл обсудить вопрос о целесообразности изменения в Гражданском кодексе названия такого закона, исключив из него комбинированные перевозки.

ОБСУЖДЕНИЕ, ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Для обеспечения реальной и эффективной интеграции транспортных систем Евразийского континента важно обеспечить общность понятийного аппарата комбинированных перевозок при их регулировании на международном и национальном уровнях. Все участники рынка должны использовать равнозначные формулировки профессиональных терминов. Это важно для обеспечения гармонизации правил перевозок, перево-

зочной документации и других нормативных правовых документов по комбинированным перевозкам в международном сообщении, что, в свою очередь, будет способствовать росту объёмов международной торговли, сокращению сроков доставки грузов и повышению их сохранности и, в конечном счёте, снижению издержек потребителей на евроазиатском континенте.

Стоит признать рациональной идею и успешную практику применения Глоссария в качестве отсылочного документа с подробными формулировками и детальными разъяснениями профессиональных терминов, которые используются в отраслевых международных соглашениях. Вместе с тем, отдельные дефиниции в Глоссарии целесообразно уточнить, дополнить и систематизировать. Например, в Глоссарии полуприцепы отнесены к категории «транспортных единиц» и одновременно входят в состав ИТЕ, которые являются разновидностью «грузовых единиц». В свою очередь прицепы, которые также отнесены к категории «транспортных единиц», не входят в состав объектов ИТЕ. Безусловно, прицепы имеют конструктивные отличия от полуприцепов, но технологические различия в части организации перевозочного процесса с их участием не так уж и существенны.

В Глоссарии при характеристике содержания многих терминов используется понятие «Автотранспортное средство», которое в данном документе не имеет собственного определения. Значение данного термина, безусловно, можно установить из контекста его использования при определении других понятий. Например, в дефинициях отдельных разновидностей «транспортных единиц» (таких как сочленённое транспортное средство, прицеп, полуприцеп, автопоезд) понятие «автотранспортное средство» используется в качестве надвидовой категории. С учётом содержания и смысла дефиниций указанных терминов под «автотранспортным средством» понимается собственно «автомобиль». Из этого тезиса следует три важных вывода.

Во-первых, в определении термина «Интермодальная перевозка» из Глоссария используются только два объекта перевозок: «грузовая единица» и «автотранспортное средство». Тогда получается, что если автотранспортное средство (собственно автомобиль), не принадлежит к объектам группы «транспортные единицы», то перевозка груза в полуприцепе, прицепе и даже вагоне в смешанном сообщении с использованием бесперегрузочных технологий (например, груз в вагоне перевозится на морском пароме) не от-

носится к категории «интермодальная перевозка». Поэтому содержание термина «интермодальная перевозка» в Глоссарии неоспорно, и представляется целесообразным дополнить состав объектов, перевозимых с использованием бесперегрузочных технологий, также и термином «транспортные единицы». Например, учесть прицепы, автопоезда, сочленённые транспортные средства, вагоны и другой подвижной состав, пригодный для бесперегрузочного сообщения. Если этого не сделать, тогда надо будет подбирать новый термин для характеристики интермодальных (бесперегрузочных) сообщений с участием «транспортных единиц».

Во-вторых, в «Европейском соглашении» в состав объектов комбинированных перевозок включены только «транспортные единицы». Следовательно, согласно данному документу, оно не распространяется на бесперегрузочные сообщения с участием автомобилей и других «грузовых единиц», таких как контейнер. В то время как другие нормативные документы, в том числе, «Соглашение Европа–Азия», Директива Совета ЕС № 92/106/ЕЕС, регулируют перевозки с такими объектами. Поэтому желательно расширить и конкретизировать объекты комбинированных перевозок в «Европейском соглашении», чтобы обеспечить гармонизацию нормативных требований с другими документами, регулирующими аналогичные перевозки. Общие рекомендации по корректировке объекта комбинированных перевозок будут сформулированы на примере «Соглашения Европа–Азия», содержание которого также нуждается в уточнении состава и структуры ответственного объекта.

В текущей редакции «Соглашения Европа–Азия» в качестве объекта комбинированных перевозок фактически указан только один объект – «грузовая единица», структура которого затем представлена в составе четырёх разновидностей (контейнер, съёмный кузов, полуприцеп, автотранспортное средство). В работе было показано, что данные разновидности относятся к различным таксономическим группам: контейнер и съёмный кузов – это «грузовые единицы», полуприцеп – это «транспортная единица», а под автотранспортным средством в Глоссарии и СМГС понимаются различные объекты. При этом в «Соглашении Европа–Азия» в состав объекта комбинированных перевозок не вошли прицепы.

В связи с этим предлагается следующая структура объекта комбинированных перевозок. В ней логично выделить три структурные части – «гру-





зовые единицы», «транспортные единицы» и «автотранспортные средства (автомобили)». Первые две группы могут быть дополнительно охарактеризованы конкретными разновидностями. Например, группу «грузовых единиц» целесообразно представить «интермодальными транспортными единицами» – контейнерами и съёмными кузовами. Группу «транспортных единиц» – прицепами, полуприцепами, автопоездами, сочленёнными транспортными средствами.

В-третьих, «Соглашение Европа–Азия» имеет более высокий правовой статус, чем межгосударственные стандарты, поэтому представляется целесообразным рассмотреть вопрос об изменении двух упомянутых выше межгосударственных стандартов (ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» (п. 2.4.19) и в ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения») в части корректировки определения термина «платформа для комбинированных перевозок» с учётом предложенной выше структуры объекта таких перевозок.

Приведённые выше рекомендации по совершенствованию транспортной терминологии обусловлены объективными изменениями перевозочных технологий. Вполне естественно, что за несколько десятков лет с момента принятия «Европейского соглашения» и «Соглашения Европа–Азия» появились новации в регулировании и осуществлении комбинированных перевозок, которые было бы целесообразно отразить в обоих Соглашениях. Для обеспечения синхронизации процесса обсуждения и выработки новых правил регулирования комбинированных перевозок всеми участниками Соглашений, возможно, будет проще вновь вернуться к идее заключить на базе существующих Соглашений новое, всеобъемлющее Евроазиатское Соглашение о важнейших линиях комбинированных перевозок. Новое соглашение позволило бы отразить успешный накопленный опыт участников данных Соглашений, наработанные предложения по совершенствованию требований к организации международных комбинированных перевозок, а также обновить

транспортную терминологию, которая развивается вслед за стремительно изменяющимися технологиями комбинированных, мультимодальных, интермодальных и других видов перевозок.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Рамберг Я. Международные коммерческие транзакции / Пер. с англ. под ред. Н. Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2011. – 896 с.
2. Ларин О. Н. Регулирование международных перевозок: современные аспекты // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – № 2 (81). – С. 296–305. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-2-296-305>.
3. UNECE. Supply Chain Reference Data Model Business Requirement Specification. CEFACT/15DEC/2016. [Электронный ресурс]: http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/unecfact/BRS/BRS_SCRDM_v1.0.0.2.pdf. Доступ 11.08.2020.
4. Dua, Aman; Sinha, Deepankar. Quality of multimodal freight transportation: a systematic literature review. World Review of Intermodal Transportation Research (WRITR), 2019, Vol. 8, No. 2, p. 167–194. DOI: <https://doi.org/10.1504/WRITR.2019.099136>.
5. Mathisena, T. A., Hanssena, Th.-E. S. The academic literature on intermodal freight transport. Transportation Research Procedia, 2014, Vol. 3, pp. 611–620. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.10.040>.
6. Intermodal Freight Transport [electronic resource]: Institutional Aspects / Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris: OECD Publishing, 2001. 76 p. DOI: 10.1787/9789264189126-en.
7. Floden, J. Modelling Intermodal Freight Transport. The Potential of Combined Transport in Sweden. Goteborg, BAS Publishing, 2007, 284 p.
8. Rodrigue, J.-P. The Geography of Transport Systems, Fifth Edition, New York: Routledge, 2020, 456 p. ISBN 978-0-367-36463-2.
9. Cavallaro, F., Sommacal, G., Božičnik, S., Klemenčič, M. Combined transport in the Alps: Reasons behind a difficult acceptance and possible solutions. Research in Transportation Business & Management, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100461>.
10. Вакуленко С. П., Ларин О. Н., Лёвин С. Б. Теоретические аспекты механизмов взаимодействия в транспортных системах // Мир транспорта. – 2014. – № 6 (55). – С. 14–27. [Электронный ресурс]: <https://mirtr.elpub.ru/jour/article/view/169>. Доступ 11.08.2020.
11. Ларин О. Н. Особенности терминологии по перевозкам с участием нескольких видов транспорта // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2020. – № 2. – С. 107–114. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42926165>. Доступ 11.08.2020.
12. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2018. UNCTAD/RMT/2018. [Электронный ресурс]: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf. Доступ 11.08.2020.
13. UNECE. Data Simplification and Standardization for International Trade. Recommendation 34. ECE/TRADE/400.
14. 2018 Report On Combined Transport In Europe, UIC-ETF, 2019, 65 p. ISBN 978-2-7461-2798-2

Информация об авторе:

Ларин Олег Николаевич – доктор технических наук, профессор кафедры логистических транспортных систем и технологий Российского университета транспорта, Москва, Россия, larin_ol@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 17.07.2020, дополнена 11.08.2020, одобрена после рецензирования 23.01.2021, принята к публикации 26.04.2021.