



УДК 656:658.78

**MODERN ASPECTS OF MULTIMODAL TRANSPORTATION
СУЧАСНІ АСПЕКТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****Khara M.V. / Хара М.В.***s.t.s., docent /к.т.н., доцент.*

ORCID: 0000-0002-6818-7938

SPIN: 4910-5046-839425

Rehush V.Y. / Регущ В.Я.*student of the Faculty of
Transport Technologies, PSTU***Vradii V.D. / Врадій В.Д.***student of the Faculty of Transport Technologies, PSTU**Pryazovskyi State Technical University,**Mariupol, Universytetska st., 7, 87555**Приазовський державний технічний університет,**Маріуполь, вул. Університетська, 7, 87555*

Анотація. В роботі розглядається сучасний стан і перспективи розвитку міжнародних перевезень вантажів з використанням декількох видів транспорту, положення документів, які мають відношення до організації змішаного сполучення стандартів і термінологія, яку використовують фахівці при організації мультимодальних перевезень.

Ключові слова: транспортна галузь, види транспорту, мультимодальні перевезення, міжнародне змішане перевезення, міжнародна торгівля, оператор змішаного перевезення.

Вступ.

Україна має великий транзитний потенціал, для його реалізації потрібне використання всіх можливостей, які надають мультимодальні перевезення та сучасні цифрові технології, тому питання мультимодальних перевезень для України є актуальною темою і вкрай важливе в інтеграційному напрямі. На законодавчому рівні у 2020 році Уряд нашої країни підтримав законопроект «Про мультимодальні перевезення», розроблений Мінінфраструктури, який не лише сприятиме захисту навколишнього середовища через переорієнтацію значної частини перевезень з автошляхів на інші екологічні види доставки, а й значно оптимізує час і витрати шляхом впровадження єдиного договору мультимодального перевезення, цей документ імплементує положення Директиви Ради ЄС від 07 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами. Разом з тим, законопроект спрямований на приєднання країни до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRASECA – міжнародної транспортної програми за участі Європейського Союзу та 14 держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центральноазіатського регіонів. В липні цього року Україна та Німеччина домовились про партнерство у розвитку інтермодальних залізничних перевезень шляхом підписання між Укрзалізницею та Hamburger Hafen und Logistik AG відповідного Меморандуму про взаєморозуміння та співробітництво з розвитку інтермодальних залізничних перевезень в Україні, а в майбутньому – у країнах Східної Європи та Балтії.



Основний текст.

Мультимодальні перевезення в нашій країні здійснюються автомобільним, залізничним і водними видами транспорту. Вони регулюються багатьма міждержавними, міжурядовими і галузевими угодами, міжнародними стандартами, регламентами, стратегіями і іншими керівними документами, що мають відношення до організації змішаних перевезень, включаючи Генеральну угоду з тарифів і торгівлі, Міжнародну конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур, Словник термінів Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН), Рамкові стандарти безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі, Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення, Конвенцію про міжнародне залізничне перевезення, стандарт ISO 28000: 2005 «Технічні умови на системи управління безпекою в ланцюжку поставок», Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія, Угоду про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА, Стратегію з розвитку міжнародного коридору Європа-Кавказ-Азія на 2016-2026 рр., Майстер-план «LOGMOS», Правила ЮНКТАД / ІСС для документів змішаних перевезень.

У «Конвенції Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів» («United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods») записано, що «міжнародне змішане перевезення означає перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту». Як відомо, англійське складне слово «multimodal» (від multi – багато і mode – вид) означає «багато видів». Для спрощення такого громіздкого формулювання у вітчизняній практиці традиційно застосовується термін «змішані перевезення» використовується вираз «перевезення в змішаному сполученні», який досить коротко і точно відображає технологічні особливості перевізного процесу з послідовною участю різних видів транспорту.

Підвищення ефективності вантажних перевезень за участю різних видів транспорту є важливою умовою зниження дисбалансу провізних можливостей в транспортних системах і розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг. Понад 90% обсягу світової торгівлі перевозиться за участю декількох видів транспорту. Недосконалість організаційних, технологічних, нормативних, митних процедур і механізмів, які використовуються негативно відображається на зростанні міжнародної торгівлі і на соціально-економічному становищі багатьох країн, особливо тих, які не мають виходу до моря.

Цей вид перевезень має п'ять ознак:

- по-перше, вантаж перевозиться щонайменше двома видами транспорту;
- по-друге, протягом усього перевезення, в тому числі при зміні виду транспорту, вантаж повинен знаходитися в одній транспортній одиниці;
- по-третє, перевезення здійснюється під управлінням єдиного оператора, який несе повну відповідальність перед вантажовідправником за весь комплекс послуг, що надаються субпідрядниками (перевізниками, терміналами та ін.);
- по-четверте, в договорі з оператором встановлюється «скрізний тариф»;



- по-п'яте, застосовується «єдиний транспортний документ», який підтверджує як факт приймання вантажу оператором змішаного перевезення у вантажовідправника, так і факт передачі вантажу з одного виду транспорту на інший.

Основним класифікаційним критерієм перевезень в змішаному сполученні, в тому числі в міжнародному сполученні за участю залізничного транспорту, є організаційно-правові умови взаємодії і перевізні документи, які використовуювані при цьому. Якщо змішане перевезення здійснюється в умовах тісної взаємодії між різними видами транспорту на основі попередньо укладених угод, а при передачі вантажу (пересадці пасажира) використовується єдиний транспортний документ (транспортна накладна), оформлений на весь маршрут прямування, то таке перевезення є «прямим змішаним». У пунктах перевалки (пересадки) транспортні підприємства зобов'язані забезпечувати безперебійну і рівномірну подачу вагонів, суден і автомобілів під навантаження (пересадку), передбачати можливості для перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший за прямим варіантом (без вивантаження на склад). Якщо змішане перевезення здійснюється на кожному виді транспорті по окремим перевізним документам, то таке перевезення вважається «непрямим змішаним».

Організацією прямих і непрямих змішаних перевезень вантажів, як правило, займається професійний посередник (експедитор, логіст), який на підставі договору з вантажовідправником виступає в якості його агента (або представника) і укладає договори з фактичними перевізниками, або сам виконує відповідні послуги. В цей ланцюжок правовідносин може входити ще одна додаткова ланка – так званий «оператор змішаного перевезення», який укладає договір змішаного перевезення з вантажовідправником (або з його посередником) і зобов'язується доставити вантаж з використанням різних видів транспорту, а також приймає на себе всю відповідальність за якість виконання послуги, в тому числі за порушення умов договору з вини залучених ним перевізників.

Оператор змішаного перевезення видає вантажовідправнику документ (коносамент), який посвідчує договір змішаного перевезення, прийняття вантажу оператором в своє відання, а також його зобов'язання доставити вантаж у відповідності з умовами цього договору.

Разом з тим, коносамент не виконує функцію єдиного транспортного документа (транспортної накладної), який застосовується в прямих змішаних повідомленнях. Тому участь оператора змішаного перевезення не має визначального значення для класифікації змішаних перевезень на прямі або непрямі повідомлення. Залучення оператора змішаного перевезення також, як і застосування сторонами змішаного перевезення «скрізного тарифу», є критеріями поділу прямих і непрямих змішаних повідомлень на різновиди.

Наприклад, пряме змішане сполучення за участю оператора змішаного перевезення; непряме змішане сполучення за участю оператора змішаного перевезення на основі «скрізного тарифу» і т. п.

Змішані перевезення також можуть бути класифіковані на підвиди за технологічним критерієм, який відображає особливості здійснення



перевантаження при зміні видів транспорту. Стандартний варіант перевантаження при зміні виду транспорту передбачає перевалку власного вантажу з одного транспортного засобу в інший. Такий підвид змішаних повідомлень часто називається «мультимодальним перевезенням». Другий варіант передбачає перевантаження не вантажу, а так званої інтермодальної вантажної одиниці (контейнера, знімного кузова, напівпричепа і ін.) Або автотранспортного засобу. У вітчизняній практиці такий підвид змішаних перевезень традиційно називається «безперевантажне повідомлення». Однак останнім часом частіше вживається англomовний термін «інтермодальне перевезення» (intermodal transport). При цьому мультимодальні та інтермодальні перевезення можуть здійснюватися як під управлінням оператора перевезення, так і без його участі.

У Європейському союзі поширені так звані «комбіновані перевезення» (Combined Transport). На думку експертів Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, які розробили спеціальний глосарій по комбінованим перевезенням, даний спосіб є різновидом інтермодальних перевезень, в рамках якого велика частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а будь-який початковий і або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким. Відповідно до положень Директиви ЄС 92/106 / ЄС від 7 грудня 1992 року комбіновані перевезення здійснюються між державами-членами Євросоюзу, при цьому протяжність автодорожнього маршруту (вимірюється відстанню по прямій) не повинна перевищувати 100 км для автомобільно-залізничних перевезень і 150 км для перевезень автомобільним та внутрішнім водним або автомобільним і морським транспортом. Активне застосування комбінованих перевезень в країнах ЄС в якості альтернативи автодорожному сполученню підтримується урядовими структурами за допомогою надання адміністративних і фінансових преференцій з метою зниження завантаження магістральної мережі вантажним трафіком.

Висновки.

Були розглянуті сучасні напрямки розвитку транспортної галузі, які відображають особливості здійснення змішаних перевезень в умовах цифровізації галузі і сприяють інтеграції транспортних систем держав світу. На сучасному етапі робота всіх видів транспорту, також як і інших галузей економіки, стрімко трансформується під впливом цифрових технологій. Промислові підприємства і державні органи все активніше взаємодіють за допомогою електронних систем обміну даними, багато документів, в тому числі, транспортні накладні та митні декларації, з паперової форми переводяться в цифровий формат. Законодавчо закріплені норми незалежно від зміни видів транспорту чи складної логістики, дозволяють здійснювати перевезення вантажу всього за одним перевізним документом – договором мультимодального перевезення. Це також дозволить збільшити обсяги перевезень всередині країни в майбутньому та покращити сервіс.



Література:

1. Пасечник, А. Н. Анализ и оценка эффективности использования транзитного потенциала украинской транспортной системы / А. М. Пасечник, А. Н. Клен, С. В. Мирошниченко // Электромагнитная совместимость и безопасность на железнодорожном транспорте. - 2016. - № 12 - С. 88-97.
2. Reconstruction and Development, 2016 – p. 76 14. Kozachenko, D., Vernigora, R., Rustamov, R. Creation of export-oriented network of grain elevators in Ukraine/ D. Kozachenko, R. Vernigora, R. Rustamov // Наука та прогрес транспорту. Вісник ДНУЗТ, – 28 Дніпро: ДНУЗТ. – 2017. – №2 (68) – С. 56-70.
3. Платонов О. И. Мультимодальные перевозки грузов: положение дел на сегодняшний день и перспективы внедрения. – Киев, 2018. – 160 с.

Abstract. *Ukraine has a great transit potential, its implementation requires the use of all opportunities provided by multimodal transportation and modern digital technologies, so the issue of multimodal transportation for Ukraine is a topical issue and extremely important in the integration direction.*

Improving the efficiency of freight transport with the participation of different modes of transport is an important condition for reducing the imbalance of transport capacity in transport systems and the development of competition in the market of transport services. More than 90% of world trade is transported by several modes of transport. The imperfection of the organizational, technological, regulatory, customs procedures and mechanisms used has a negative impact on the growth of international trade and on the socio-economic situation of many countries, especially those that are landlocked.

Legislatively enshrined norms, regardless of changes in modes of transport or complex logistics, allow the carriage of goods under only one transport document - a contract of multimodal transportation. It will also increase domestic traffic in the future and improve service. The main classification criterion for transportation in a mixed connection, including in the international connection with the participation of railway transport, are the organizational and legal conditions of interaction and the transport documents used in this case.

Key words: *transport industry, types of transport, multimodal transportations, international mixed transport, international trade, mixed transport operator.*

Статья отправлена: 9.12.2020 г.
© Хара М.В., Регуш В.А., Врадій В.Д.