

2 **Козлов, П. А.** Расчет и оптимизация полигонов железнодорожного транспорта / П. А. Козлов, В. С. Колокольников // Вестник РГУПС. – 2018. – № 3. – С. 113–119.

3 **Козлов, П. А.** Об имитационном моделировании и имитационных системах / П. А. Козлов, В. С. Колокольников, Е. В. Копылова // Транспорт Урала. – 2019. – № 1 (60). – С. 3–6.

4 **Козлов, П. А.** Исследование проектов развития железнодорожных станций и полигонов с помощью имитационного моделирования / П. А. Козлов, О. В. Осокин, В. С. Колокольников // Железнодорожный транспорт. – 2018. – № 6. – С. 12–16.

5 **Козлов, П. А.** Применение имитационного моделирования для исследования проектов развития железнодорожных станций и линий / П. А. Козлов, О. В. Осокин, В. С. Колокольников // Транспорт и логистика: инновационная инфраструктура, интеллектуальные и ресурсосберегающие технологии, экономика и управление : сб. науч. тр. II Междунар. науч.-практ. конф., Ростов-на-Дону, 7–8 февр. 2018 г. / Ростовский гос. ун-т путей сообщения. – Ростов н/Д., 2018. – С. 219–227.

6 **Козлова, В. П.** Технология оценки влияния инфраструктурных и ресурсных ограничений на пропуск поездов по расписанию / В. П. Козлова, С. Н. Кол // Железнодорожный транспорт. – 2021. – № 9. – С. 36–39.

7 Повышение и использование перевозочной мощности полигонов сети: эффективные стратегия и тактика / А. Ф. Бородин [и др.] // Железнодорожный транспорт. – 2022. – № 7. – С. 30–38.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Кол Светлана Николаевна, г. Москва, Российская Федерация, ФГАО УО «Российский университет транспорта (МИИТ)», канд. техн. наук, доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте», uerb7@miit.ru.

УДК 656.073:347.7

**СТРУКТУРНЫЙ АНАЛИЗ  
ТЕРМИНА «МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»  
В НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМ ПОЛЕ**

*О. В. КОРНЕЕВ*

*УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

В современном обществе сформировалась потребность в мультимодальных перевозках пассажиров и грузов в крупном городе. В связи с увеличением численности, площади и плотности застройки городских населенных пунктов, переполнением индивидуальным транспортом, изменением маршрутов транспортная система перестает справляться с задачей ввиду длительности времени доступа (передвижение до остановки общественного транспорта, ожидание и взаимодействие в узлах), отсутствия согласованных стыковок между сегментами перевозки [2].

В статье приводится структурный анализ понятийного аппарата мультимодальных перевозок и сопутствующих элементов в нормативно-правовом поле, уточняется и обосновывается определение с учетом развития мультимодальных транспортных систем, смежных отраслей.

В законодательных актах наряду с англоязычными понятиями «комбинированные, интермодальные и мультимодальные перевозки» появился термин прямые смешанные перевозки.

Появление такого количества понятий вместе с их разночтением в сфере мультимодальных перевозок обуславливается результатом недостаточно профессиональной транслитерации английских терминов [8], в т. ч. искусственно созданной необходимости русскоязычной терминологии. Отсюда для большинства экспертов транспорта и представителей органов власти не всегда очевидны отличия между вышеназванными понятиями.

Например, в представлении на заседании Государственной думы закона в первом чтении указывается о важности развития мультимодальных перевозок, а законопроект предлагается в рамках прямой смешанной (комбинированной) перевозки [9]. В предлагаемом к принятию законе в статье 2 «Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе», как и в документе в целом, отсутствует определение или упоминание понятия мультимодальная перевозка.

Прямое смешанное сообщение – перевозка грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования грузов, пассажиров и багажа [9].

Для понимания трактовки термина прямого смешанного сообщения рассматриваются определения: прямого сообщения – перевозка грузов одним видом транспорта, смешанного сообщения – перевозка с использованием нескольких видов транспорта. Синтез понятий прямого (дает один перевозочный документ и тариф) и смешанного (дает различные виды транспорта) получает уже известный термин «мультимодальные перевозки».

На законодательном уровне определение смешанной и мультимодальной перевозок даны в [X]. *Мультимодальная перевозка* – перевозка грузов двумя и более 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. *Смешанная перевозка* – перевозка грузов не менее чем двумя видами транспорта. При этом перевозка каждым видом транспорта осуществляется в соответствии с правилами заключения договора перевозки, действующего на данном виде транспорта. Однако к смешанным перевозкам можно отнести перевозки только тех отправок, которые при переходе с одного вида транспорта на другой не изменяют своих количественных параметров.

В этом же документе дано определение *интермодальной перевозки* – транспортно-технологическая система организации перевозок с использованием

нескольких видов транспорта, при которой за перевозку интермодальной грузовой единицы несет ответственность одно лицо (экспедитор), по единому комплекту документов и ставке тарифа, согласованной с перевозчиками, с освобождением грузоотправителя от участия в перевозочном процессе.

Из определения ГОСТ Р 57118-2016, интермодальные перевозки больше похожи на описание прямых смешанных перевозок в законопроекте «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [5].

В ГОСТ Р 58977-2020 с датой введения 2021-03-01 «Перевозки линейные контейнерные. Транспортно-технологические схемы. Основные положения» представлены определения мультимодальной и интермодальной перевозок, вводится понятие линейной контейнерной перевозки.

Мультимодальная перевозка – транспортирование грузов по одному договору, выполненное по меньшей мере двумя видами транспорта, при котором перевозчик несет ответственность за всю перевозку, в том числе если транспортирование выполняется различными видами транспорта.

Интермодальная перевозка – перевозка, при которой один оператор (экспедитор или провайдер логистических услуг) организует и осуществляет по договору с грузовладельцем доставку груза от места отправления до места назначения по единому перевозочному документу, выполняя часть работы самостоятельно или с привлечением сторонних транспортных организаций.

Линейная контейнерная перевозка – совокупность интегрированных процессов линейного судоходства, наземного транспорта и операций объектов наземной транспортной инфраструктуры в рамках транспортно-технологических схем мультимодальных перевозок контейнеров [6].

Понятие линейной контейнерной перевозки, которое формализует в себе часть основных задач мультимодальных транспортных систем, вводится в оборот ввиду понимания авторами необходимости интеграции отраслевых перевозчиков в единый перевозочный процесс как части транспортной системы страны через создание транспортно-технологических схем, обусловленных в определении. Другими словами, ввод понятия «линейные контейнерные перевозки» определяет и регламентирует необходимый синтез процессов: судоходства, наземного транспорта и наземной транспортной инфраструктуры – в единый процесс как необходимую меру востребованности рынком услуг перевозки и устойчивого развития отрасли.

В ГОСТ Р 52297-2004 с датой введения 2005-03-01 «Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения», мультимодальная перевозка: перевозка груза, осуществляемая двумя или более видами транспорта, выполняемая под ответственностью одного экспедитора, который выдает клиенту единый документ (экспедиторская расписка, мультимодальный коносамент или иное), действительный на всем пути следования груза. С примечаниями: юридические, экономические и технические отношения экспедитора и клиента определяются договором

транспортной экспедиции; договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено исполнение перевозчиком обязанностей экспедитора [4].

По данным [7], Совет глав правительств СНГ дал следующее определение: «Мультимодальная перевозка – это перевозка грузов, когда лицо, её организующее, несёт ответственность за груз на всём пути следования, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа».

Впервые вопрос о необходимости международной унификации норм, регулирующих смешанные перевозки грузов, был поднят на Стокгольмской конференции Международной торговой палаты (МТП) в 1927 г. Позже, в 1969 г., на Токийской конференции Международного морского комитета был разработан проект международной конвенции о смешанных перевозках («Токийские правила»). В 1973 г. МТП разработала унифицированные правила, относящиеся к документам на смешанную перевозку, которые также базировались на «Токийских правилах».

В 1980 г. ООН под эгидой ЮНКТАД была разработана и подписана Конвенция ООН «UN Convention on International Multimodal Transport of Goods», направленная на международно-правовое регулирование мультимодальных перевозок. Конвенция стала одним из первых источников международного права, в котором определялся термин «мультимодальная перевозка» (multimodal transport). Официальный перевод Конвенции известен под названием: «Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов» (далее – Женевская конвенция). В соответствии с ней международная смешанная перевозка (International Multimodal Transport) означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки (Multimodal transport document) из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой. Однако Женевская конвенция до сих пор не вступила в силу по причине недостаточного количества стран, высказавших намерение ратифицировать, принять, утвердить её или присоединиться к ней.

Конференция ООН по торговле и развитию, не удовлетворенная длительностью введения в действие Женевской конвенции, доработала Правила МТП 1973 г., относящиеся к документам на мультимодальную перевозку грузов. В результате в 1991 г. появился проект, одобренный МТП. Новые «Правила ЮНКТАД в отношении документов смешанных перевозок» («UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents») вступили в действие с 1 января 1992 г. [10]. Правила МТП 1973 г. были отменены. С 1995 г. действует последняя известная редакция Правил ЮНКТАД/МТП-95 («UNCTAD/ICC Rules 95»).

Данный документ весьма популярен как среди частных лиц, которые используют его в заключаемых между собой контрактах, так и широко используется при создании внутренних национальных правовых норм, регулирующих перевозки грузов в смешанном сообщении. Однако он подлежит применению, только если стороны договора международной смешанной перевозки груза упомянут эти Правила как нормы, которым они подчиняются при исполнении договора.

Таким образом, до настоящего времени отсутствует единообразный правовой режим, регулирующий мультимодальные перевозки. Женевская Конвенция не вступила в силу, Правила ЮНКТАД/МТП-95 носят рекомендательный характер и содержат стандартные условия договора перевозки, включаемые в мультимодальные транспортные документы, и подчеркивают факты:

- словосочетание «международная смешанная перевозка» является официальным эквивалентом английского словосочетания *international multimodal transport* (международная мультимодальная перевозка);

- словосочетание «документ смешанной перевозки» – эквивалентом английского словосочетания *multimodal transport document* (документ мультимодальной перевозки).

Отсюда, согласно официальному переводу рассмотренных выше документов, широко распространённому в отрасли термину «мультимодальная перевозка» (*multimodal transport*) соответствует термин «смешанная перевозка».

Несмотря на официальный перевод Женевской конвенции и Правил ЮНКТАД/МТП-95, отношение идентичности между рассматриваемыми понятиями является условным. Оригиналы данных документов не только в своем названии содержат термин *multimodal transport* (мультимодальная перевозка), но и официально посвящены международно-правовому регулированию перевозок именно этого вида. В тексте вышеназванных документов приведены соответствующие свойства, определяющие именно понятие *multimodal transport* (мультимодальная перевозка).

По результатам проведенной международной Конференции UNCTAD 1996 г. по мультимодальным перевозкам, были определены виды перевозок: интермодальные, мультимодальные, сегментарные, комбинированные [3].

Интермодальные перевозки – это родовое понятие для всех перечисленных выше видов перевозок. Они определяются как перевозки груза несколькими видами транспорта, где один из перевозчиков обязуется организовать всю перевозку груза (от двери до двери) из одного пункта отправления или порта через один или несколько пунктов в конечный пункт назначения.

В зависимости от того, как распределена ответственность между включенными в такую перевозку перевозчиками, выдаются различные транспортные документы.

Мультимодальные перевозки – это перевозки, в 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, организуя 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.

В документе под названием «Терминология комбинированных перевозок» («Terminology on combined transport») [1], понятие смешанная перевозка отсутствует, а словосочетание *multimodal transport*, в отличие от Женевской конвенции и Правил ЮНКТАД/МТП-95, официально переводится уже не как смешанная, а как мультимодальная перевозка. То есть, понятие «мультимодальная перевозка» является родовым (основным), а понятие «интермодальная перевозка», в свою очередь, выступает разновидностью.

Какие бы понятия и определения не вводились в оборот данной тематики, их объединяют признаки: наличие оператора доставки груза от начального до конечного пункта логистической цепи, которое дает единую ответственность за груз и исполнение договоров перевозки; единая сквозная система тарифов; единый транспортный документ.

Эти признаки в свое время являлись верхнеуровневыми требованиями к проектируемой системе, перед которой стояла задача сократить риски перевозочного процесса, договорных обязательств, таможенных процедур, в том числе сокращения времени обработки грузопассажирских потоков для оптимизации инвестиционных, торговых и международных политических механизмов.

Законодательные акты являются инструментом, регулирующим развитие проектируемой системы и фиксирующим основные свойства системы – направляющие сценария развития. Другими словами, законы, ГОСТы, правила являются официально признанными рамками проектируемой системы, согласно которым она будет развиваться в установленных свойствах требований, учитывающих риски, которые обуславливают понятия и определения.

Предполагается, что требования, предъявляемые к мультимодальным транспортным системам в начале XX века, и современные требования резко отличаются в связи с нетребующими доказательства, существенными отличиями уровня технического развития, современных технологий обработки грузопассажирских потоков и транспортного рынка в целом.

Использовать подходы к формулированию понятий и определений, равно как подходы к планированию развития транспортной системы в целом, опираясь на понятийный аппарат прошлого века без уточнения, как минимум нецелесообразно. Отсюда уточнение определений, как следствие, уточнение требований к системе, является существенным условием стратегического планирования и успешной организации транспортных систем территорий.

В рамках проведения исследования по данной тематике предлагается система определений. *Мультимодальная перевозка* (далее – МП) – перевозка грузов или пассажиров с багажом, в рамках *мультимодальной транспортной системы*, по единому договору и тарифу, выполняемая по запросу с мобильного или стационарного устройства, различными видами транспорта (или собственниками транспорта), при которой перевозчик несет ответственность за всю перевозку.

*Мультимодальная транспортная система* (далее – МТС) – транспортная система с интеллектуальной системой управления вверенной территории, подчеркивающая наилучшие характеристики объектов эксплуатации каждого используемого вида транспорта, в том числе индивидуального электрического, отвечающая *действующим стандартам эксплуатации*, основанным на алгоритмах искусственного интеллекта и *межотраслевого баланса* больших данных единого *межотраслевого пространства данных*.

*Действующие стандарты эксплуатации* – набор требований и условий, удовлетворяющих потребностям и размерам территории, позволяющих производить доставку «дверь – дверь» в рамках мультимодальной транспортной системы и выравнять перепады условий перевозок различных видов транспорта.

*Межотраслевой баланс* – прогноз использования хозяйствующими субъектами различных видов транспорта в перевозке грузов, пассажиров и багажа на описываемой территории, имеющий вид (1), основанный на анализе больших данных *межотраслевого пространства данных*.

$$\Pi = a A + b B + \dots + n N, \quad (1)$$

где  $\Pi$  – грузопассажирские потоки,  $a$  – доля транспорта  $A$  в общем объеме перевозок;  $b$  – доля транспорта  $B$  в общем объеме перевозок;  $n$  – доля транспорта  $N$  в общем объеме перевозок.

*Межотраслевое пространство данных* – единое пространство и механизмы защищенного обмена данными всех функционирующих на территории физических и юридических лиц для создания будущей экономики данных.

Основной смысл представленной системы определений, характеризующих вектор развития МП в рамках организации МТС состоит в развитии единого информационного пространства поселений, в т. ч. умных городов, посредством которых будет уместным создание правдивых и максимально точных прогнозов движения пассажиропотоков, управление гибкими структурами перевозочного процесса по требованию или в условиях неопределенности, разработка системы управления транспортом на основе искусственного интеллекта, приведение системы пространственного развития территории к самоорганизации. Данная тема является междисциплинарной, затрагивающей архитектурный, транспортный, информационный, экономический, правовой аспекты жизнедеятельности системы, и рассматриваемая позиция является первым приближением изучения правовых аспектов организации МТС.

### Список литературы

1 Terminology on combined transport Prepared by the UN/ECE // The European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC). – Режим доступа : <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>. – Дата доступа : 04.09.2022.

2 Krygsman, S. Multimodal public transport: an analysis of travel time elements and the interconnectivity ratio / S. Krygsman, M. Dijst, T. Arentze // Transport Policy. – 2004. – Т. 11, № 3. – С. 265–275.

3 Winter, L. A. C. The legal regime of international multimodal transportation: a comparison between the 1980 geneva convention and unctad/icc rules/o regime juridico internacional do transporte multimodal de mercadorias: um comparativo entre a convencao de genebra de 1980 e as regras cnuccd/cci / L. A. C. Winter, M. M. Botelho // Lex Humana. – 2014. – Т. 6, № 1. – С. 114–135.

4 ГОСТ Р 52297–2004. Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – Режим доступа : <https://docs.cntd.ru/document/1200038310>. – Дата доступа : 06.09.2022.

5 ГОСТ Р 57118–2016. Перевозки интермодальные. Термины и определения [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – Режим доступа : <https://docs.cntd.ru/document/1200140229>. – Дата доступа : 06.09.2022.

6 ГОСТ Р 58977–2020. Перевозки линейные контейнерные. Транспортно-технологические схемы [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – Режим доступа : <https://docs.cntd.ru/document/1200175076>. – Дата доступа : 06.09.2022.

7 Гринёв, А. А. Мультимодальные перевозки: конспект лекций / А. А. Гринёв, Н. Ю. Евреенова. – М. : МИИТ, 2013. – 175 с.

8 Кириллов, Ю. И. Смешанные перевозки в условиях интеграции транспортных коммуникаций / Ю. И. Кириллов, Е. В. Кириллова // Проблемы терминологии. – 2011. – № 17. – С. 64–96.

9 Проект закона № 1179766–7 «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с датой внесения 25.05.2021 [Электронный ресурс] // Система обеспечения законодательной деятельности. – Режим доступа : <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1179766-7>. – Дата доступа : 03.05.2022.

10 Упрощение процедур международной торговли [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117\\_corr.1\\_ru.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf). – Дата доступа : 02.09.2022.

---

### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Корнеев Олег Викторович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», аспирант кафедры «Управление эксплуатационной работой и охрана труда», [korneev.ol@yandex.ru](mailto:korneev.ol@yandex.ru).