

# Почему нужно развивать мультимодальные перевозки

Алексей Чуев, замгендиректора ассоциации «Украинский логистический альянс»

Недавно Кабмин утвердил Национальную транспортную стратегию Украины до 2030 года. Согласно этой стратегии, разработанной Мининфраструктуры, Украина должна быть транспортным «хабом». А для этого необходимы «массовая контейнеризация, мультимодальность и интероперабельность транспортных систем в составе цепей поставок».

В Украине должны развивать мультимодальные транспортные технологии и инфраструктурные комплексы под различные виды транспорта (мультимодальные транспортно-логистические кластеры, логистические центры, и т.д.), создавать сети маршрутов регулярных контейнерных, интермодальных, мультимодальных грузовых поездов, «синхронизированных с поездами стран ЕС». Ожидается увеличение доли контейнерных и контрейлерных перевозок.

Но, как говорится в стратегии, для того чтобы развивать мультимодальные перевозки в Украине, в первую очередь необходимо изменить законодательство. Важный шаг в этом направлении уже сделан – МИУ подготовило законопроект «О мультимодальных перевозках» (0 ММП).

По мнению специалистов ассоциации «Украинский логистический альянс» (УЛА) этот документ содержит ряд принципиальных недостатков. Так, например, предметом законопроекта МИУ отделило мультимодальные перевозки, а вот в основу содержания почему-то положило только комбинированные перевозки, тем самым подменив понятия, неправомерно приравнявая целое к его доле. Для понимания этого необходимо разъяснить смысловое сочетание трех различных терминов

логистики: мультимодальная – интермодальная – комбинированная перевозка.

- *Мультимодальной перевозкой* является перевозка грузов двумя или более видами транспорта;
- *Интермодальная перевозка* является разновидностью мультимодальной перевозки, и означает последовательную перевозку грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице (грузовая единица – контейнер или съемный кузов), или в автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта;
- *Комбинированная перевозка* это разновидность интермодальной перевозки, когда большая часть рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автотранспорт, является максимально коротким.

По сути, единственной целью подготовки в МИУ законопроекта «О ММП» была имплементация директивы ЕС №92/106 «Об установлении общих правил для отдельных типов транспортировки товаров между государствами-членами ЕС». Основной причиной содействия развитию комбинированных перевозок в ЕС (п.4.2.1 директивы 92/106) является забота государств-членов ЕС об обеспечении качественного, не вредного для здоровья, экологического состояния окружающей среды (ведь железнодорожный транспорт, по сравнению с автотранспортом, относительно более чистый в экологическом аспекте). Да, сейчас многое делается во исполнение обязательств Украины по соглашению об ассоциации с Европейским Союзом, но потребности клиентуры в мультимодальных перевозках далеко не ограничиваются комбинированными перевозками! Выгодно ли это будет для украинского производителя транспортно-экспедиторских услуг? Очевидно – нет!

И, для примера, проблема в применении отдельных положений будущего законопроекта на практике. Украинскому

автоперевозчику нужно, скажем, доставить груз в порт Гамбург для дальнейшей его перевозки в один из портов США, а дальше – в Мексику. Такая перевозка имеет правовой статус мультимодальной, что требует от оператора мультимодальных перевозок соблюдения положений соответствующего закона. Допустим даже, что на момент выполнения такой мультимодальной перевозки в Украине, положения соответствующего закона сознательно и массово игнорируются участниками мультимодальной перевозки при, скажем, снисходительном отношении к этому факту со стороны нашего государства. А как будет в этом случае транзитных грузов через территории стран ЕС? Доедет ли наш автоперевозчик от границы Украины до того же Гамбурга в условиях законодательного ограничения длины перевозки автотранспортом в странах ЕС расстоянием 150 км?

Думаю, если бы украинские и иностранные авторы рассматриваемого проекта закона параллельно разрабатывали правила осуществления мультимодальных перевозок, то они, моделируя технологические процессы выполнения заказа, непременно натолкнулись бы на подобные казусы.

Таким образом, принятие такой редакции законопроекта «О ММП» затронет всех тех участников мультимодальных перевозок, кто будет осуществлять перевозки грузов автотранспортом по территории Украины, стран ЕС в рамках заказа каждого отдельного заказа клиента на мультимодальную перевозку в экспортном или импортном сообщениях. И нанесет очевидный экономический ущерб автоперевозчикам – вследствие вынужденного переключения грузопотоков с автотранспорта, ведь тогда соответствующие дополнительные поступления финансовых средств от клиентов будут иметь именно представители других видов транспорта.

А без автомобильного транспорта сложно себе представить развитие мультимодальных перевозок в Украине, гармонизированное с законными экономическими интересами его собственников, а также их клиентов – украинских и зарубежных экспортеров и импортеров товаров. А для Украины, как

экспортоориентированной и, в значительной мере, импортозависимой страны, это станет серьезным экономическим вызовом времени.

В УЛА разработан [альтернативный проект](#) закона «О ММП», свободный от указанных недостатков. Кроме того, в УЛА начата работа по подготовке проекта национального нормативного документа (стандарта) «Правила осуществления транспортно-экспедиторской деятельности».

<https://ports.com.ua/news>