**ОГЛАВЛЕНИЕ**

[ВВЕДЕНИЕ 3](#_Toc274818747)

[1. ПОНЯТИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА 4](#_Toc274818748)

[2. пример Организация мультимодальной перевозки 8](#_Toc274818749)

[3. Перспективы развития транспортной системы в Российской федерации 11](#_Toc274818750)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 15](#_Toc274818751)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ 17](#_Toc274818752)

# ВВЕДЕНИЕ

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

Целью данной работы является изучение теоретических и практических основ мультимодальных перевозок. В соответствии с поставленной целью формируются следующие задачи:

1. изучение понятийного аппарата мультимодальной перевозки;
2. рассмотреть пример организации мультимодальных перевозок;
3. выявить перспективы развития транспортной системы в России.

# 1. ПОНЯТИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Транспорт является частью экономической деятельности, которая связана с увеличением степени удовлетворения людей и предпринимательства при помощи изменения географического положения товаров и людей.

Транспорт – это средство удовлетворения потребностей посредством перевозки грузов и пассажиров.

Транспортировка – одна из ключевых логистических функций связанная с перемещением продукции транспортным средством по определенной технологии в цепи поставок и состоящая из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав и собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т. п.[[1]](#footnote-1)

Международную мультимодальную (от словосочетания multi-modal; много - multi; modal - вид, форма) перевозку груза принято определять как перевозку с использованием нескольких видов транспорта, выполняемую под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и по единой сквозной ставке[[2]](#footnote-2). Однако в практике внешнеторговой деятельности, а также в экономической и юридической литературе такую перевозку нередко называют "интермодальной", "комбинированной", "смешанной". Данная терминологическая путаница создает ряд трудностей для сторон перевозки и правоприменителя. Кроме того, не существует единого подхода к определению самой мультимодальной перевозки, что во многом объясняет отсутствие императивного закрепления данного института в законодательстве многих государств, в том числе России, и общепринятого провозглашения на международном уровне. Перечисленные виды перевозок, несомненно, обладают схожими признаками и зачастую употребляются как синонимы, однако для цели установления единообразия в правовом регулировании данного рода общественных отношений необходимо сделать выбор в пользу наиболее предпочтительного термина для обозначения рассматриваемой "сложной" перевозки.

Обращаясь к перечисленным выше видам перевозки, следует заметить, что в законодательстве РФ определение международной смешанной перевозки вовсе отсутствует. Существующее лишь понятие "прямое смешанное сообщение", раскрываемое в положениях транспортных уставов и кодексов, сводится к тому, что "перевозки, осуществляемые в пределах территории Российской Федерации несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортной накладной), оформленному на весь маршрут следования", именуются прямыми смешанными. Кроме того, ст. 788 ГК РФ устанавливает: "Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках". Таким образом, действующее законодательство подробно не раскрывает признаков смешанной перевозки, упомянутый закон о прямых смешанных перевозках не принят, а законодатель признает понятия смешанной и комбинированной перевозки тождественными, исходя из критерия "транспорт", то есть делает акцент на сочетании различных видов транспорта при перевозке по единому документу.

Что касается непосредственно комбинированной перевозки груза, то ее основополагающим признаком ошибочно считают использование нескольких видов транспорта при осуществлении единой перевозки. Однако основанием отграничения от других видов перевозки здесь является не комбинирование нескольких способов транспортировки, а особый характер груза, под которым в данном случае понимается не конкретное вверенное перевозчику имущество, а его определенная масса, размещенная в/на укрупненной грузовой единице - грузовом модуле. Поэтому отличие от перевозок в прямом смешанном сообщении следует искать прежде всего в технологии организации средств, с помощью которых осуществляется перевозка (использование укрупненного грузового места), а также в отсутствии правовых связей между грузовладельцем и фактическими перевозчиками, которое обеспечивается наличием одного ответственного за перевозку лица.

Интермодальная перевозка представляет собой систему доставки грузов в международном сообщении (с использованием международных транспортных коридоров) по единому перевозочному документу и с передачей груза с одного вида транспорта на другой в единой грузовой единице. Основным элементом такой перевозки выступает интермодальная грузовая единица, которая допускает таможенное пломбирование на основе международных требований, исключающих доступ к грузу без срыва пломбы. Иными словами, определяющим здесь является особый характер перевозочных средств, то есть акцент делается также на способы размещения/организации груза на транспортном средстве, что характерно одновременно и для комбинированной перевозки груза.

По мнению А.С. Скаридова, понятие интермодальной перевозки должно быть сформулировано следующим образом: "Под интермодальной перевозкой следует понимать доставку грузов или пассажиров более чем одним видом транспорта за одну транспортную операцию, оформленную соответствующим единым договором перевозки"[[3]](#footnote-3). Соглашаясь с данным определением, следует отметить, что, как уже говорилось, в литературе и на практике интермодальной называют и комбинированную, и мультимодальную перевозку, часто без ущерба для их понимания, поскольку подразумевают одну и ту же международную перевозку с использованием нескольких видов транспорта, осуществляемую под ответственностью одного лица. Однако представляется, что термин "интермодальность" имеет скорее экономическую и социологическую, нежели правовую принадлежность.

Что касается международной мультимодальной перевозки, то при наличии указанных ранее признаков основополагающим является наличие единственного ответственного перед заказчиком перевозки лица - оператора мультимодальной перевозки, который организует всю перевозку в целом, исключая взаимодействие (и правовые связи) заказчика с фактическими исполнителями перевозки; обеспечивает заключение единственного договора между заказчиком и оператором; оказывает комплекс услуг, таких как непосредственно перевозка, перевалка, оформление груза и т.п. (услуги, оказываемые экспедиторами). При этом в случае, если Оператор принимает решение об использовании только одного вида транспорта в целях перевозки, последняя также должно признаваться мультимодальной.[[4]](#footnote-4)

Понятия смешанной, интермодальной, комбинированной и мультимодальной перевозки являются родственными, что проявляется:

а) позитивно, поскольку, условно говоря, соотносятся по принципу "каждая из них может быть каждой": интермодальная - смешанной, мультимодальная - комбинированной и т.п. В условиях такой абсолютной неоднозначности в совокупности с отсутствием единственно возможного перевода (употребляются все термины одновременно) и единообразного правового регулирования это несколько и на первый взгляд спасает стороны договора при возникновении незначительного недопонимания. В такой ситуации трудно найти лицо, которое может дать однозначный правильный ответ и справедливо разрешить спор единственно возможным образом;

б) негативно, поскольку все сказанное выше в то же время может иметь серьезные неблагоприятные последствия для сторон договора ввиду сложившегося "правового вакуума" - все перечисленные виды перевозок давно известны экономике и широко применимы в логистике, однако являются практически новыми для права. Создается ситуация, когда существует система, но отсутствуют принципы организации и функционирования ее элементов.

По сравнению с другими рассмотренными понятиями мультимодальная перевозка имеет ряд особенностей, а данный термин является предпочтительным к применению на международном и национальном уровнях по следующим причинам: "комбинированная перевозка" не отражает его сути, поскольку оперирует в основном понятием "груз"; "смешанная перевозка" делает акцент на "транспорт" - количество его используемых видов, не позволяя установить, что понимается под "смешанностью"; термин "интермодальная перевозка" является пространным, отражающим в большей степени явление общественной жизни, не способным определить рассматриваемую перевозку как явление правовое; понятие "мультимодальная перевозка" успешно применяется за рубежом и представляется универсальным, являясь удобным для целей перевода. Отличительной особенностью мультимодальной перевозки является наличие оператора - ответственного за перевозку лица, что характеризует перевозочный процесс с позиций его организационно-правовой, а не технологической стороны. Последнее является наиболее приемлемым для применения в области права и рассмотрения перевозки - технологического процесса в иной плоскости - с позиции юридического регулирования определенной группы общественных отношений.

# 2. пример Организация мультимодальной перевозки

Организация таких работ начинается с планирования маршрута. Начальный и конечный адрес, пункты перегрузки, стоянки в пути, график движения – нужно досконально продумать маршрут. Такой подход к планированию перевозки можно назвать комплексным, но по-другому и нельзя. Одна неучтенная деталь может обернуться простоем и потерей денег.

Как правило, за всю мультимодальную перевозку несет ответственность одна логистическая (транспортная) компания. Если организатор привлекает сторонних экспедиторов, такая перевозка уже считается интермодальной. При этом, как правило, возрастает количество необходимых документов, могут увеличиться издержки и возникнуть сложности при планировании маршрута.

Проблемой при международных перевозках – документы. Последствия их неверного оформления могут быть разнообразными: от штрафов до ареста груза. Документы, связанные с таможенным оформлением стоит оформить еще до отправления груза в путь. Организатор мультимодальной перевозки должен обладать большим опытом в этой сфере.

Внутренние мультимодальные перевозки чуть легче международных, но и здесь существуют свои нюансы. В частности, при перевозках по территории Сибири и крайнего Севера нужно учитывать сложные природные условия.

Особо тщательного подхода требуют мультимодальные перевозки нестандартных грузов. В эту категорию входят тяжеловесные и негабаритные предметы, опасные и скоропортящиеся грузы. Для успешного выполнения такой перевозки требуется получить множество разрешений, оформить сопутствующие документы, при необходимости решить вопрос с сопровождением на отдельных участках дороги. Именно поэтому большинство заказчиков предпочитают поручать мультимодальные перевозки нестандартных грузов специализированным компаниям.

Можно ли сэкономить на мультимодальной перевозке? Это зависит в первую очередь от логистической компании. Она должна разработать самый короткий маршрут и подсчитать, во сколько он обойдется заказчику. Очень часто возможны варианты из разряда: «дорого, но быстро» или «дешево, но долго». В таком случае необходимо взвесить их плюсы и минусы. Если груз скоропортящийся и ценный – ускоренная доставка оправдает себя. Если же он может храниться годами – можно выбрать более долгий, но менее затратный путь.

Есть один пункт, экономить на котором при мультимодальных перевозках не рекомендуется. Это страховка. При трансконтинентальных перевозках вероятность форс-мажора довольно велика.

Пример мультимодальной перевозки:

Поставщик товара передает груз для доставки фурой в аэропорт, откуда груз самолетом переправляют в аэропорт получателя, а из этого аэропорта груз забирает снова фура и везет до места назначения.

В этом примере использованы 2 вида транспорта: самолет и автомобиль. Бывает и больше вариантов транспорта, все зависит от расстояния и состава груза. Причина сложности данного вида перевозок в то, что каждая передача подвержена риску повреждения груза или потери времени при перегрузке. Обычно мультимодальные международные перевозки проводятся при помощи агентства, которое координирует водителей и направляет груз в нужный пункт назначения.

Мультимодальные перевозки организуются в первую очередь, когда груз требуется срочно доставить в пункт назначения. Преимущества очевидны, водитель не может вести фуру 24 часа в сутки, но при передаче груза другому водителю или перегрузки в самолет (корабль, поезд) сокращается само время доставки почти в 2 раза. Кстати порой и общая стоимость такой доставки снижается.

Мультимодальные международные перевозки усложняются еще и этапом таможенного оформления груза, которая требует привлечение сторонних лиц для подготовки всех документов для таможенной очистки груза. Обычно подготовку документов берет на себя агентство, если же перевозка организуется самим грузополучателем, нанимается таможенный брокер, который участвует во всех процессах.

Таможенный брокер должен обладать полными знаниями таможенного права и незаменим, когда таможенное оформление осложняется неправильными сопроводительными документами и другими проблемами. С участием таможенного брокера таможенное оформление проходит значительно быстрей. При грамотном подходе и профессионализме этого человека, таможенное оформление займет не более недели.

После этапа таможенного оформления происходит доставка груза получателю в пределах России. Опять таки, в случае, необходимости ускорить перевозку, возможно продолжить мультимодальную перевозку и отправить груз самолетом.

# 3. Перспективы развития транспортной системы в Российской федерации

В соответствии с транспортной стратегией РФ до 2030 года, целями развития транспортной системы России являются следующие:

1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры - обеспечение динамичного роста экономики России, социальное развитие и укрепление связей между ее регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения. Единое транспортное пространство России должно обеспечить функционирование единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций, интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, применение единых стандартов технологической совместимости различных видов транспорта, оптимизирующих их взаимодействие, единых стандартов технической совместимости различных видов транспорта и транспортных средств, а также создать единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта.
2. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны. Реализация данной цели предполагает достижение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки "от двери до двери" на уровне лучших мировых достижений. За счет этого в экономике страны ожидается снижение издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также в значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе. В морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также во всей терминальной сети будет обеспечено снижение времени обработки партий грузов до уровня лучших мировых достижений. Для этого предстоит ввести в действие механизмы мотивации использования инновационных логистических технологий, развития системы сопутствующих услуг и парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации Транспортной стратегии. Предстоит разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы. Важную роль будет играть расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса. Обеспечение качества транспортных услуг для грузоотправителей потребует также разработки и использования современных инфотелекоммуникационных технологий.
3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами - удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, а также специальных требований, в частности со стороны граждан с ограниченными возможностями, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций, а также обеспечение ценовой доступности услуг транспорта, имеющих социальную значимость. Прежде всего в рамках данной цели предполагается обеспечить перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера, Дальнего Востока, Забайкалья и в Калининградской области.
4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны - формирование прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему, расширения доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиления роли России в формировании международной транспортной политики и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.
5. Повышение уровня безопасности транспортной системы -повышение безопасности движения, полетов и судоходства, обеспечение эффективной работы аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны, специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повышение уровеня соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны и тем самым создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков. Обеспечение транспортной безопасности позволит повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса.
6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду - создание условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и обеспечения соответствия международным экологическим стандартам работы отрасли.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на начало 2007 года составляла 85 тыс. км железных дорог общего пользования, 42 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта, 755 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием (в том числе 597 тыс. км дорог общего пользования), 102 тыс. км внутренних водных путей, 2,8 тыс. км трамвайных путей, 439 км путей метрополитена, 4,9 тыс. км троллейбусных линий, 532 тыс. км воздушных трасс, из которых более 150 тыс. км являются международными.

К использованию мультимодальных перевозок чаще всего обращаются по трем причинам:

экономия денег;

экономия времени;

отсутствие других способов доставки.

При больших временных рамках можно существенно сэкономить, грамотно состыковав различные виды перевозок. Не трудно догадаться, что чем больший маршрут груз проделает на борту самолета, тем дороже будет стоимость перевозки, в то время как использование, например, морского транспорта при перевозках на дальние расстояния может значительно сократить транспортные расходы.

Основная проблема мультимодальных перевозок — сезонность грузовых потоков. Очень часто возникают сложности то с наличием порожняка для погрузки, то с простоем транспорта. Проблемы с порожними контейнерами, судами, автотранспортом ведут к увеличению срока доставки и удорожанию самой перевозки, так как груз, находясь в ожидании этой самой перевозки находится на хранении на складе. Спланировать эти расходы сложно, поэтому многие логистические компании закладывают завышенную сумму за услуги мультимодальных перевозок, опасаясь убытков. Кроме этой проблемы существуют и другие: погодные условия, политика, качество работы различных видов транспорта и отношение к делу сотрудников, сезонный рост тарифов, монополии и прочее.

Преимущество мультимодальной транспортировки в том, что ее осуществляет одна компания, а не несколько.

Следовательно, уменьшается время, которое неизбежно было бы потрачено на решение различных технических «накладок». Сокращается стоимость услуги и отвечать за сохранность груза будет одна компания.

Поскольку весь путь путь при мультимодальной транспортировке состоит из нескольких отрезков «плечей». Чем их больше, тем ниже скорость и тем дешевле доставка грузов. Следовательно, чем меньше «плечей», тем быстрее дойдет ваш груз до конечного пункта, но и стоимость услуги будет гораздо выше.

Благодаря тому, что весь путь состоит из отрезков, вы можете сами выбирать способ доставки на каждом промежутке. В зависимости от того, что является для вас на данный момент приоритетом, груз может передвигаться по воздуху, воде, шоссе или железной дороге. Если груз необходимо доставить быстро, то будет преобладать авиасоставляющая. Если скорость не важна, то заказ будет перемещаться преимущественно по железной дороге и воде.

Мультимодальные грузоперевозки — это возможность формировать способ перемещения под запросы каждого конкретного заказа, при этом держа контроль над ее осуществлением в одних руках. Именно благодаря гибкости при составлении маршрута, они столь популярны на международных направлениях.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гражданский кодекс РФ
2. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р «Транспортна стратегия РФ на период до 2030 года».
3. Скаридов А.С. Морское право. СПб., 2006.
4. Землянский П.Л. Сущность и классификация смешанных перевозок // Транспортное право. N 3. 2004.
5. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб., 2001.
6. Гаджинский А. М. Основы логистики: Учеб. пособие. М.: 2003
7. В.В.Никифоров Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок. М.:2008
1. Гаджинский А. М. Основы логистики: Учеб. пособие. М.: 2003 [↑](#footnote-ref-1)
2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб., 2001. [↑](#footnote-ref-2)
3. Скаридов А.С. Морское право. СПб., 2006. [↑](#footnote-ref-3)
4. Землянский П.Л. Сущность и классификация смешанных перевозок // Транспортное право. N 3. 2004. [↑](#footnote-ref-4)