АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Н. Н. Капустина¹⁾, О. М. Демидович²⁾

¹⁾ *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, nat_kap@yahoo.com*

²⁾ *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, demiolesia@mail.ru*

Объектом исследования данной статьи выступили мультимодальные грузоперевозки Республики Беларусь. В ходе работы были выявлены ключевые проблемы, которые влияют на их организацию и осуществление в течение последних нескольких лет. Было раскрыто понятие мультимодальных грузоперевозок. Особое внимание уделено существующей в государстве терминологической проблеме, а также проблеме осуществления правового управления системой мультимодальных грузоперевозок (как на международном, так и на национальном уровне), которые значительно осложняют теоретическую базу организации названных перевозок. В результате были предложены возможные способы решения рассмотренных вопросов.

Ключевые слова: мультимодальные грузоперевозки; транспорт; проблемы логистики; санкции.

CURRENT PROBLEMS OF ORGANIZING MULTIMODAL FREIGHT TRANSPORTATION IN THE REPUBLIC OF BELARUS

N. N. Kapustina¹⁾, O. M. Dzemidovich²⁾

¹⁾ *Belarusian State University, Nezalezhnosti Av., 4,
220030, Minsk, Belarus, nat_kap@yahoo.com*

²⁾ *Belarusian State University, Nezalezhnosti Av., 4,
220030, Minsk, Belarus, demiolesia@mail.ru*

The object of the research of this article is multimodal cargo transportation of the Republic of Belarus. During the work, the key problems that affect their organization and implementation over the past few years have been identified. The concept of multimodal cargo transportation was revealed. Special attention is paid to the terminological problem existing in the state, as well as to the problem of law enforcement of the multimodal cargo transportation system (both at the international and national level), which significantly complicate the theoretical basis of the organization of the transportation. As a result, possible solutions to the issues discussed were proposed.

Keywords: multimodal cargo transportation; transport; logistics problems; sanctions.

На сегодняшний день рынок грузоперевозок считается одним из самых прогрессивных и ключевых направлений экономического развития, а также представляет собой услуги по транспортировке товаров от точки отправления до точки назначения, которые могут располагаться в пределах одного государства или же выходить за его границы. В первую очередь, из-за географических или политических особенностей, доставка груза покупателю не всегда может быть технически осуществлена одним видом транспорта. Из-за особенностей экономического характера такая поставка часто может быть невыгодна. В результате этого сегодня активно распространяются на мировом рынке транспортных услуг мультимодальные перевозки грузов (далее – МПГ).

Под МПГ, согласно Конвенции ЮНКТАД о международных МПГ 1980 г., подразумевают «перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране» [1]. Несмотря на то, что работа по созданию эффективной системы организации МПГ ведётся уже на протяжении более 90 лет, на сегодняшний день можно выделить ряд проблем, которые затрудняют этот процесс.

Для начала отметим существование терминологической проблемы. Термин, определение которого было представлено выше, в официальном переводе на русский язык звучит как «международные смешанные перевозки», несмотря на то, что понятие МПГ также употребляется в транспортно-логистической деятельности. Более того, в настоящий момент помимо мультимодальных и смешанных перевозок в транспортно-логистической деятельности фигурируют такие понятия, как комбинированная и интермодальная перевозка.

Если обратиться к законодательным актам Республики Беларусь, в Гражданском Кодексе даётся определение смешанной перевозке – «перевозка по меньшей мере двумя видами транспорта» [2]. Определений других названных ранее понятий в законодательстве государства не представлено. Сравнивая два приведённым определения, можно заметить, что Гражданский Кодекс Республики Беларусь даёт более общее понятие и не в полной мере раскрывает сущность МПГ. Соответственно, при организации перевозки груза между сторонами договора есть шанс возникновения недопониманий, которые могут повлечь неприятные последствия. Как итог, с целью упрощения процесса организации перевозок необходимо унифицировать термины в области транспорта. Как один из вариантов, можно предположить, что МПГ является одной из разновидностей смешанных перевозок.

В результате приходим к тому, что МПГ представляет собой перевозку груза с соблюдением следующих обязательных условий:

- более двух видов транспорта;
- один договор на всю перевозку;
- одно ответственное лицо за всю перевозку;
- доставка «от двери до двери» (в большинстве случаев).

Косвенно затронув вопросы законодательства, далее логично более подробно рассмотреть правовое регулирование МПГ. Что касается международной правовой системы управления МПГ, сегодня отсутствуют действующие международные соглашения в данной области. Хотя, мировое сообщество иногда опирается на нормы не вступивших в силу Конвенции о смешанных перевозках 1969 г. (Токийские правила), Конвенции ООН о международной смешанной перевозке грузов 1980 г. (Женевская конвенция) и Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2009 г. (Роттердамские правила).

Если рассматривать в целом транспортировку грузов, то в государстве имеется грамотно сформированная база для развития данной отрасли. Если же говорить исключительно о МПГ, в настоящий момент практически ни один нормативно-правовой акт не регулирует их осуществление. Как итог, на практике при проектировании мультимодальной транспортной цепи поставки правовое регулирование ею проходит по отдельным отрезкам, т. е. МПГ разбивается на несколько связанных между собой перевозок, каждая из которых на отдельном виде транспорта.

Единственный нормативно-правовой акт, который затрагивает вопросы МПГ, а именно их будущего функционирования, – это Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь № 57-Ц от 25.02.2015 г. Названный приказ вводит Стратегию инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г. (далее – Стратегия развития), в которой уже используется термин «мультимодальная перевозка грузов», а не «смешанная перевозка». «Стратегия развития вносит необходимость совершенствование МПГ, а именно среди её целей и направлений можно отметить следующее:

1. обеспечение благоприятной обстановки для взаимодействия различных видов транспорта;
2. проектирование единого информационного транспортного пространства Республики Беларусь, которое будет соединено с транспортной системой ЕС и ЕАЭС;
3. развитие мультимодальных, интермодальных и комбинированных перевозок;

4. создание единого электронного документа для мультимодальной перевозки;
5. создание нормативно-правовой базы для осуществления смешанных перевозок на основе международных соглашений и рекомендаций;
6. создание развитой мультимодальной транспортной сети в стране;
7. стандартизация терминологии в рассматриваемой области;
8. улучшение транспортного потенциала путём комбинирования различных видов транспорта в рамках одной грузоперевозки» [3].

Соответственно, мы можем прийти к заключению, что в Республике Беларусь только сейчас предпринимаются первые меры по налаживанию регулирования системы МПГ. С целью ускорения этого процесса необходимо разработать единые международные нормы, принципы, а также представить в государстве нормативно-правовой акт, регулирующий все вопросы МПГ.

Сильное влияние на международные МПГ в последние годы оказывала пандемия коронавирусной инфекции COVID-19. В первую очередь, это связано с требованием в соблюдении жестких санитарно-карантинных норм. Т. к. МПГ в большинстве случаев являются международными, с 2020 г. у провайдеров услуг по МПГ участились случаи сбоев в поставках или отмены поставок. В результате, на практике это выливалось в повышение рисков, а также увеличение временных и финансовых затрат. Согласно имеющимся данным, транспортно-логистический сектор Республики Беларусь понёс издержки в размере более \$133 млн [4]. Однако, на сегодняшний день, транспортный рынок активно приспособляется к новым условиям существования после резкого упада вследствие остановки производственных процессов.

Наибольшую актуальность имеет сложная политическая обстановка на мировой арене. Эти проблемы выражаются в виде появившейся необходимости перестраивать существующие транспортные маршруты перевозки, а также, прежде всего, в виде санкций.

Большое количество ограничительных мер вводится в отношении Республики Беларусь и Российской Федерации (ключевой торговый партнёр Беларуси) со стороны стран Западной Европы и Америки. Ответные ограничительные меры не заставляют себя ждать и также постепенно вводятся на сегодняшний день. В результате нарушается транспортное и торговое сообщение между странами Европы и Азии, что являлось ключевым направлением развития на протяжении последних лет. Внешнеэкономическая деятельность с государствами Запада приносила наибольшую прибыль транспортно-логистическим компаниям Республики Беларусь, что только доказывает серьёзность последствий вводимых санкций.

Если анализировать основные санкции в отношении Республики, которые негативно повлияли на осуществление МПГ, то самой неблагоприятной ограничительной мерой можно назвать запрет на грузоперевозку на белорусских автомобильных транспортных средствах по территории ЕС. В ответ было введено ограничение на грузоперевозки по территории Республики Беларусь, выполняемые перевозчиками ЕС.

Нельзя также не упомянуть закрытие воздушного пространства. Соответственно, воздушные перевозки также недоступны для Беларуси в западном направлении.

Кроме того, в связи со сложившейся обстановкой большая часть республиканских пунктов таможенного оформления в настоящий момент временно не работает, что увеличивает время, затрачиваемое на прохождение таможенной границы, а также становится причиной больших очередей.

Таким образом, подводя итог по основным проблемам организации МПГ в Республике Беларусь, отметим, что, в первую очередь, на сегодняшний день существует терминологическая проблема, а также проблема правового управления МПГ. Более того, в последние несколько лет негативное влияние на развитие МПГ оказывают последствия COVID-19 и сложная политическая обстановка на мировой арене.

Библиографические ссылки

1. Конференция Организации Объединенных Наций по Конвенции о международных смешанных перевозках [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf (дата обращения: 20.04.2023).

2. Гражданский кодекс Республики Беларусь: принят Палатой представителей 28 октября 1998 г.: одобрен Советом Респ. 19 ноября 1998 г.: текст Кодекса по состоянию на 24 января 2022 г. Минск, Национальный центр правовой информации, 2022. 656 с.

3. Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года [Электронный ресурс] // Белорусская железная дорога : сайт. URL: https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategija_innovacionnogo_razv/ (дата обращения : 19.04.2023).

4. Транспортная отрасль Белоруссии из-за пандемии потеряла около \$133 млн / Информационное агентство «РЖД-Партнер.ру» [Электронный ресурс]. URL: [https://www.rzd-partner.ru/other/news/transportnaya-otrasl-belorussii-iz-za-pandemii-poteryala-okolo-133-mln-/](https://www.rzd-partner.ru/other/news/transportnaya-otrasl-belorussii-iz-za-pandemii-poteryala-okolo-133-mln/) (дата обращения: 20.04.2023).