

УДК 656.13.078.12

Блудян Норайр Оганесович, д-р техн. наук, проф.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, np-tama@mail.ru

Парамонова Людмила Андреевна, студент магистратуры,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, paramonova_10A@mail.ru

О ПРОБЛЕМЕ ФОРМАЛИЗАЦИИ ПОНЯТИЙ «ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ» И «МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ» ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Аннотация. В данной статье рассматриваются различные подходы к понятию «интермодальные пассажирские перевозки», исследуется российская нормативно-правовая база на предмет регулирования интермодальных пассажирских перевозок.

Ключевые слова: интермодальные/мультимодальные пассажирские перевозки, ответственный перевозчик, единый перевозочный документ.

Bludyan Norayr O., Ph. D., professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, np-tama@mail.ru

Paramonova Liudmila A., student of magistracy,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, paramonova_10A@mail.ru

CONCERNING THE PROBLEM OF FORMALISATION OF THE TERMS "INTERMODAL" AND "MULTIMODAL" PASSENGER CARRIAGES

Abstract. This article examines the various approaches to the concept of "intermodal passenger transportation", investigates the Russian legal framework for regulation of intermodal passenger transportations.

Key words: intermodal/multimodal passenger transportations, carrier's liability, a single transport document.

Введение

В условиях экономической глобализации усиливается значение транспортной отрасли. Это связано с увеличением потребности пассажиров в перемещениях. Потребности пассажиров определяют

необходимость совершенствования системы организации перевозок. Изменились приоритеты и требования пассажиров к качеству транспортных услуг. В области предпочтений сформировался новый фактор – комфорт.

Таким образом, в настоящее время главными критериями при выборе того или иного вида транспорта выступают время, финансовые затраты, комфорт, желание пассажиров организовывать свое путешествие самостоятельно посредством интернета и безопасность.

Интермодальная и мультимодальная технологии наилучшим образом подходят для удовлетворения требований потребителей транспортных услуг. Максимальное использование преимуществ каждого вида транспорта, реализуемое при организации интермодальной/мультимодальной пассажирской перевозки, позволяет оптимизировать временные затраты и предоставить высокий уровень обслуживания, сократить финансовые затраты за счет следования политическому принципу ценообразования на рынке интермодальных перевозок – единая перевозка должна быть дешевле, чем суммарная стоимость отдельных поездок на различных видах транспорта по конкретному маршруту.

Внедрение технологии интермодальных пассажирских перевозок является ключевым направлением развития транспортной сети во многих зарубежных странах. Реализация интермодальной технологии дает эффект не только в виде преимуществ для пассажиров и экономического интереса для перевозчиков, но и в виде упрощения условий работы транспортных компаний различных транспортных отраслей, так как видоизменяет форму конкуренции: вместо привычной конкуренции между представителями разных видов транспорта конкуренция развивается между транспортными компаниями внутри вида транспорта.

1. Сущность интермодальной перевозки на пассажирском транспорте

В настоящее время в российском законодательстве, так же как и в международном, понятия «интермодальный» и «мультимодальный» применительно к пассажирским перевозкам не закреплены.

В соответствии с [6] мультимодальные пассажирские перевозки, также именуемые как смешанный вид перевозок различными видами транспорта, предполагают использование двух или более видов транспорта для поездки.

Интермодальные пассажирские перевозки рассматриваются как перевозки, при которых проезд осуществляется с оформлением договора. При этом ответственность за транспортировку ложится на оператора, который в свою очередь имеет договорные отношения с другими участниками, предоставляющими конкретную услугу.

Таким образом, отличие этих двух видов перевозок состоит только в распределении ответственности между перевозчиками – либо пропорционально их отрезкам пути, либо целиком возлагается на конкретного оператора.

А.С. Романова считает, что «термин «мультимодальная перевозка» является предпочтительным к применению на международном и государственном уровнях [1]. По ее мнению, «термин «интермодальность» имеет скорее экономическую и социологическую, чем правовую принадлежность».

Профессор А.С. Скаридов [2] считает, что «под интермодальной перевозкой следует понимать доставку грузов или пассажиров более чем одним видом транспорта за одну транспортную операцию, оформленную соответствующим единым договором перевозки».

В данном случае упускается из виду вопрос ответственности перевозчиков, который является идентификационным признаком.

В зарубежной практике используются оба термина без какой-либо смысловой разницы, они не закреплены в нормативно-правовых документах. В различных документах (проектах, отчетах Еврокомиссии и т.д.) подразумевается, что при перевозке используется, по крайней мере, два различных вида транспорта.

Изучение всех точек зрения приводит к выводу о том, что наиболее логичным является разграничение понятий «мультимодальные» и «интермодальные» на основании степени ответственности перевозчиков. Возможны следующие варианты:

- 1) один из перевозчиков будет нести ответственность за всю перевозку;
- 2) на каждом участке пути ответственность будет нести перевозчик, эксплуатирующий данный участок, в момент стыковки ответственность будет распределяться в зависимости от условий соглашения;
- 3) компании назначат стороннего оператора – организатора такой перевозки; этот вариант может быть выбран, если стоимость вероятных потерь от нарушения перевозки (с высокой степенью вероятности) значительно выше, чем услуги стороннего оператора и услуги по страхованию.

2. Предпосылки к внедрению интермодальной и мультимодальной технологий в РФ

2.1. Понятие «прямое смешанное сообщение»

В ГК РФ [3] содержится понятие «прямое смешанное сообщение», закрепленное в ст. 788 главы 40 [3], в которой установлено, что в случае прямого смешанного сообщения перевозка пассажиров и багажа осуществляется разными видами транспорта по единому транспортному документу. Порядок организации этих перевозок определяется соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта,

заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, однако на сегодняшний день данный документ имеет статус законопроекта [8]. Его анализ (ст. 2) показывает, что выделяются два ключевых момента, позволяющие классифицировать перевозку пассажиров и багажа как прямую смешанную:

- при перевозке используются разные виды транспорта;
- перевозка осуществляется по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования.

Статья 23 Законопроекта содержит перечень обстоятельств, освобождающих перевозчиков от ответственности, и условия, при которых перевозчик освобождается от ответственности. Но в данной статье не рассматривается вопрос определения ответственного лица за устранение последствий этих обстоятельств и выполнение условий договора (доставки пассажира, багажа до пункта назначения), если нарушение перевозочного процесса произошло по не зависящим от перевозчика причинам.

В результате исследования указанного Законопроекта можно заключить, что термин «прямое смешанное сообщение» по своему значению соответствует понятию «мультимодальные пассажирские перевозки».

В таблице приведены идентификационные признаки мультимодальных и интермодальных пассажирских перевозок.

Анализ таблицы приводит к выводу о том, что целесообразно применить термин «интермодальные перевозки» при организации перевозок пассажиров на дальние расстояния с участием авиационного, железнодорожного, автомобильного и водного видов транспорта. Мультимодальные перевозки – при городских и пригородных перевозках пассажиров, к примеру, в рамках транспортной системы Московской агломерации.

В связи с вышеизложенным предлагается сформулировать понятия следующим образом.

Таблица

Идентификационные признаки мультимодальных
и интермодальных пассажирских перевозок

Наименование признака	Мультимодальные перевозки	Интермодальные перевозки
Наличие единого перевозочного документа	+	+
Расписание		
Координация для доставки конкретных пассажиров до пункта назначения	–	+
Согласованность в целом	+	+
Оплата за проезд		
Предварительная оплата	–	+
Оплата или списание денежных средств в ТС	+	–
Единовременное списание денежных средств за перевозку в целом на всех видах транспорта	–	+
Сфера применения		
Городские и пригородные перевозки	+	–
Перевозки на дальние расстояния	–	+
Система взаиморасчетов		
Наличие ответственности пассажиров перед перевозчиком в случае отказа от следования по какому-либо из следующих участков перевозки	–	+
Ответственность перевозчика		
Наличие ответственности за перевозку на конкретном участке	+	+
В момент стыковки (за стыковку)	–	+
Каналы продаж		
Интернет – основной канал продаж	–	+
Представительства перевозчиков (агентства, кассы и пр.)	+	+
Условия применения тарифов (УПТ)		
Наличие обязательства пассажиров уведомить перевозчика в случае отказа от следования по какому-либо сегменту	–	+
Наличие единых опубликованных тарифов	–	+
Технология построения маршрута		
Самостоятельное построение маршрута пассажиром (выбор маршрутов, поиск остановок, расчет времени перевозки)	+	–
Наличие возможности построения необходимого маршрута специальной программой (все маршруты состыкованы)	–	+

Интермодальная пассажирская перевозка – это перевозка пассажиров, багажа и ручной клади от пункта отправления до пункта назначения несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу; ответственность за весь перевозочный процесс, в том числе за стыковку в пересадочных узлах, несет конкретный перевозчик и/или сторонний оператор.

Мультимодальная пассажирская перевозка – это перевозка пассажиров, багажа и ручной клади от пункта отправления до пункта назначения несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу; перевозчики несут ответственность только за участок/участки маршрута, эксплуатируемый/эксплуатируемые ими.

2.2. Организация мультимодальных/интермодальных пассажирских перевозок в г. Москве

Транспортная система Москвы включает в себя следующие виды транспорта: наземный городской пассажирский транспорт, Московский метрополитен (далее – «метрополитен»), Московское Центральное Кольцо (МЦК), пригородный ж.-д. транспорт, такси, личный транспорт, велосипедная инфраструктура, каршеринг и др.

Цели, задачи и мероприятия по развитию транспортной системы г. Москвы содержатся в «Государственной программе города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года» [5].

Среди основных концептуальных направлений развития Московского транспортного узла можно выделить:

- обеспечение преимущества транспорта общего пользования при осуществлении пассажирских перевозок;
- повышение роли железных дорог в осуществлении пригородных и городских перевозок;

– совершенствование качества услуг, предоставляемых транспортной системой, на основе эффективного взаимодействия систем городского, пригородного и межрегионального транспорта;

– введение нового билетного меню и разработка тарифной политики и др.

Данные направления и идея внедрения мультимодальной технологии на пассажирском транспорте являются взаимозависимыми.

В Программе предусмотрено выполнение ряда мероприятий, которые направлены на снижение среднего времени поездки в часы пик за счет увеличения провозной способности транспорта общего пользования на 40%. Организация мультимодальных пассажирских перевозок послужит дополнительным фактором, влияющим на привлекательность транспортной системы Москвы, и будет способствовать снижению доли использования личных автомобилей.

В перечне результатов реализации Государственной программы предусматривается внедрение интермодальных билетов (билетов, действующих на различных видах общественного транспорта) – как они названы в Программе – и уменьшение времени на пересадку пассажиров в крупных транспортно-пересадочных узлах с 15 до 8–10 минут.

В настоящее время билетная система агломерации представлена картами «Тройка» [7], «Стрелка» [8] и объединенной картой «Тройка» и «Стрелка». Карта «Тройка» дает возможность пассажирам оплачивать проезд в метрополитене, на МЦК, на наземном транспорте Москвы, в пригородных электропоездах, в поездах «Аэроэкспресс и др. Карта «Стрелка» действует в Московской области, а объединенная карта – в Москве и Подмосковье.

Таким образом, единый проездной документ как один из компонентов мультимодальных пассажирских перевозок уже внедрен.

Организация мультимодальных пассажирских перевозок позволит выстроить эффективную систему транспортного обслуживания населения,

сочетать различные виды транспорта с целью использования преимуществ каждого вида и оптимизировать временные и финансовые затраты, а также выполнить ряд других задач. Например, реализация мероприятий, направленных на совершенствование работы пригородного ж.-д. транспорта, предоставляет возможность снизить нагрузку на метрополитен и наземный городской пассажирский транспорт. Формирование единой системы ТПУ и новых современных автовокзалов в городе Москве и в МО, совершенствование работы ТПУ (сокращение времени на пересадку, удобство использования для пассажиров и пр.) повышает комфортность и привлекательность услуг транспортной системы. Вовлечение велосипедного транспорта в транспортную систему Москвы, а также его включение в цепочку мультимодальных пассажирских перевозок способствует повышению мобильности населения, улучшает транспортную доступность между районами города, сокращает время перевозки, снижает негативное влияние на экологию. Для задействования велосипедного транспорта в систему мультимодальных пассажирских перевозок необходимо обеспечить наличие пунктов стоянки в непосредственной близости от остановочных пунктов других видов транспорта, особенно станций метрополитена и МЦК.

В настоящее время транспортная инфраструктура г. Москвы развивается, совершенствуется, реорганизуется, обновляется стремительными темпами. Реализация мультимодальной технологии позволит сделать ее более эффективной.

Заключение

В результате проведенного анализа нормативно-правовой базы, регулирующей интермодальные перевозки с участием автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта и мультимодальные городские и пригородные перевозки было выявлено, что в российском и

международном законодательстве термины «интермодальные» и «мультимодальные» применительно к пассажирским перевозкам не закреплены. Отсутствие сформулированного понятия в российских законодательных актах приводит участников перевозочного процесса к семантическому противоречию, которое не позволяет разработать единую технологию организации интермодальных/мультимодальных пассажирских перевозок.

Проведенные исследования позволяют сделать вывод о том, что целесообразно считать термин «мультимодальные перевозки» эквивалентным термину «прямое смешанное сообщение» и разделить мультимодальные и интермодальные перевозки по критерию ответственности за стыковку в пересадочных узлах.

Закрепление терминов «интермодальные пассажирские перевозки» и «мультимодальные пассажирские перевозки» в российском законодательстве предлагается оформить в виде поправок, представленных отдельным разделом Законопроекта. В этом документе могут быть сформулированы общие правила по операциям с единым перевозочным документом.

Список литературы

1. Романова, А.С. Понятие мультимодальной перевозки груза: сравнительно-правовой аспект / А.С. Романова // История государства и права. – 2007. – № 22. – С. 36–38.
2. Касаткина, А.С. Правовые основы регулирования международных пассажирских перевозок / А.С. Касаткина // Законодательство и экономика. – 2014. – № 2. – С. 69–79.
3. Федеральный закон Российской Федерации «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Российская газета. – 1996. – № 23. – Ст. 788 с изм. и доп. в ред. от 23.05.2016 г.

4. Проект Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». – URL: http://noula.ru/uploadedFiles/files/Proekt_akta.pdf

5. Постановление Правительства Москвы «Об утверждении Государственной программы города Москвы "Развитие транспортной системы" на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года» от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП // Вестник Мэра и Правительства Москвы. – 2011 – № N51, с изм. и доп. в ред. от 10.10.2016 г.

6. Мультимодальные и интермодальные пассажирские перевозки. – URL: <http://wikitransport.com/transport/intermodal/> (дата обращения: 05.01.2017).

7. «Тройка» и «Стрелка» теперь доступны в одной карте. – URL: http://troika.mos.ru/passazhiram/news/trojka/trojka_i_strelka_teper_dostupny_v_odnoj_karte/ (дата обращения: 18.11.2016).

8. Что такое единая транспортная карта Подмосковья «Стрелка»? – URL: <http://strelkacard.ru/faq/> (дата обращения: 18.11.2016).

References

1. Romanova A.S. *Istorija gosudarstva i prava*, 2007, no. 22, pp. 36–38.
2. Kasatkina A.S. *Zakonodatel'stvo i jekonomika*, 2014, no. 2, pp.69–79.
3. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii (chast' vtoraja). Federal'nyj zakon Rossijskoj Federacii ot 26.01.1996, № 14-FZ, s izm. i dopol. v red. ot 23.05.2016 g. (Russian Civil Code. Federal law of 26.01.1996 no. 14).
4. URL: http://noula.ru/uploadedFiles/files/Proekt_akta.pdf
5. Ob utverzhdenii Gosudarstvennoj programmy goroda Moskvy "Razvitie transportnoj sistemy na 2012-2016 gody i na perspektivu do 2020 goda". Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy ot 02 sentjabrja 2011, no. 408 (Decree of Moscow Government of 21.09.1994 no. 408), Moscow, 2011.
6. URL: <http://wikitransport.com/transport/intermodal>
7. URL: http://troika.mos.ru/passazhiram/news/trojka/trojka_i_strelka_teper_dostupny_v_odnoj_karte
8. URL: <http://strelkacard.ru/faq>