

Чайка Н. Г. Інфраструктура мультимодальних перевезень / Чайка Н. Г., Новальська Н. І. // The 6 th International scientific and practical conference “Science, society, education: topical issues and development prospects” (May 10-12, 2020) SPC “Sci-conf.com.ua”, Kharkiv, Ukraine. 2020. P. 306-315. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2020/05/SCIENCE-SOCIETY-EDUCATION\\_TOPICAL-ISSUES-AND-DEVELOPMENT-PROSPECTS\\_10-12.05.20.pdf](https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2020/05/SCIENCE-SOCIETY-EDUCATION_TOPICAL-ISSUES-AND-DEVELOPMENT-PROSPECTS_10-12.05.20.pdf).

## ІНФРАСТРУКТУРА МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

**Чайка Наталія Григорівна,**

к.і.н., доцент

Національний авіаційний університет

м. Київ, Україна

n.chayka28@gmail.com

**Новальська Надія Іванівна,**

к.е.н., доцент

Національний авіаційний університет

м. Київ, Україна

naduch@ukr.net

**Вступ./Introductions.** Загальновідомий факт, що Україна розташована на перехресті головних транс'європейських коридорів, котрі з'єднують Східну і Західну Європу, країни Балтії з Чорноморським регіоном, та являється важливим транспортним хабом між Європою та Азією. Однак нерозвинена транспортна інфраструктура, застарілі технології та глибоко вкорінена корупція не дають змоги транспортному сектору країни посісти гідне місце на карті європейських маршрутів.

В 2017 році Україну включили до індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T. Загальноєвропейська транспортна мережа TEN-T – це інфраструктурний проект Європейського Союзу, що передбачає створення до 2050 року нової транспортної системи на території ЄС, яка має охопити 94 порти, 38 аеропортів і близько 15 тис. км швидкісних залізниць. Приєднання до TEN-T відкриває великі перспективи широкомасштабної міжнародної співпраці з розвитку мультимодальних перевезень між Європою та Азією і закріплює за Україною статус країни-транзитера. Побудова сучасної та ефективної держави вимагає революційних підходів. Розбудова ефективної транспортної інфраструктури є одним з найважливіших пріоритетів для України.

**Мета роботи./Aim.** Метою статті є обґрунтування сутності поняття «інфраструктура мультимодальних перевезень» та визначення її складових для окреслення напрямів ефективного управління сучасними транспортними технологіями в Україні.

**Матеріали та методи./Materials and methods.** Основними матеріалами для дослідження сутності поняття «інфраструктура мультимодальних перевезень» є інформація, що міститься в міжнародних угодах з питань транспортної галузі та відповідно у вітчизняних нормативно-правових актах. Крім того, основою для окреслення вітчизняної інфраструктурної системи мультимодальних перевезень є напрацювання вчених з проблем визначення інфраструктури та споріднених тем, що стосуються стану та розвитку транспортної інфраструктури України на сучасному етапі.

Опрацювання широкого загалу теоретичного матеріалу для з'ясування дефініції «інфраструктура мультимодальних перевезень» здійснювалось за допомогою взаємозумовлених наукових методів аналізу і синтезу. Метод діалектичного аналізу дозволив проникнути в сутність визначень шляхом здійснення розчленування предмета дослідження – інфраструктури мультимодальних перевезень – на складові частини й дослідження кожної з них. За допомогою зворотнього методу – синтезу – відбулося об'єднання виокремлених частин, численних визначень та характерних ознак в єдине цілісне специфічне поняття. Методом узагальнення зафіксовано загальні ознаки та властивості цілісного структурного поняття.

**Результати та обговорення./Results and discussion.** Розглядаючи поняття «інфраструктура мультимодальних перевезень» необхідно, в першу чергу, розібратися з терміном «мультимодальність» у транспортних технологіях. Необхідно зауважити, що на світовому ринку транспортних технологій існує практична необхідність у розвитку саме мультимодальних перевезень, що обумовлюється прискореним розвитком інформаційного та технологічного забезпечення міжнародних вантажних перевезень. З іншого боку теоретичне обґрунтування, нормативне закріплення відповідної

термінології формується паралельно практичному розвитку і навіть дещо гальмується.

Розглядаючи ентомологію терміну, необхідно уточнити, що слово мультимодальний має латинське походження «multimodalis», де multus – численний і modus – міра, розмір) [1]. У даному випадку множинність форми стосується множинності видів транспорту.

Міжнародна нормативно-правова база щодо мультимодальних перевезень в світовому просторі залишається складною, носить фрагментарний характер. На сучасний момент даний час не ухвалено єдиного міжнародного нормативного документу, який би повністю врегулював усі організаційні питання, що виникають при здійсненні мультимодальних перевезеннях.

Основні визначення та сутнісні поняття прописані в міжнародних актах (угодах), які повністю присвячено мультимодальним перевезенням. До такого переліку потрібно віднести наступні міжнародні угоди: Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (COTIF) (Берн, 9 травня 1980 р.) [2], Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів (Женева, 24 травня 1980 р.) [3]; Європейську угоду про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (СЛКП) (Женева, 1 лютого 1991 р.) [4]. Крім того, положення про мультимодальні перевезення містяться в окремих розділах міжнародних конвенцій, які присвячено перевезенню вантажів певним видом транспорту.

Аналіз тексту вище наведених міжнародних актів, опрацювання міжнародних документів, зокрема таких, як «Термінологія комбінованих перевезень» (Terminology on combined transport) (Нью Йорк – Женева 2001 р.) [5], а також Доповідь, підготовлена секретарем ЮНКТАД «Здійснення правил мультимодального транспорту» (Implementation of multimodal transport rules), ухвалена Конференцією ООН з торгівлі та розвитку (United Nation Conference on Trade and Development, UNCTAD) (27 червня, 2001 р.) [6], дають підстави стверджувати, що на даний час у міжнародному транспортному праві відсутнє нормативне закріплення єдиного поняття «мультимодальні перевезення». В

цілому ж бачення сутності поняття «мультимодальні перевезення» зводиться до сучасних технологій та певних особливостей правових норм змішаних перевезень вантажів різними видами транспорту, включають поняття «інтермодальні перевезення», які, в свою чергу, виступають підвидом «мультимодальних перевезень».

Таким чином, термін «мультимодальні перевезення», як і його еквівалент «мультимодальне сполучення», передбачає застосування декількох видів транспорту при одному перевезенні. Але в умовах прискорених якісних змін процесу транспортування вантажів, що обумовлено залученням найсучасніших цифрових технологій та технологічних змін, термін «мультимодальні перевезення» не може бути просто синонімом терміну «пряме змішане сполучення», він відображає якісно новий етап взаємодії видів транспорту, що заснований на принципах сучасної макрологістики.

Ознаками мультимодальної системи вантажоперевезень є: наявність єдиного оператора доставки від початкового до кінцевого пункту; єдина відповідальність за своєчасність доставки вантажу та за його стан на всьому шляху перевезення; наявність єдиного договору; єдина наскрізна ставка фрахту відповідно до єдиного транспортного документу. Отже, «мультимодальність» як поняття передбачає виняткові особливості декількох складових процесу вантажних перевезень: управління процесом транспортування, транспортної інфраструктури, транспортних засобів, вантажних одиниць та терміналів.

Відповідно до тлумачення терміну «інфраструктура» (infrastructure: infra- + structure) відомим словником «Online Etymology Dictionary», слово означає «установки, які складають основу для будь-якої операції чи системи». Латинський префікс «infra», що означає «нижче», тобто те, що являється основою. «structura» – будова, розташування.

Термін «інфраструктура» спочатку використовувався виключно у військовій справі Франції (з 1875 р.), пізніше був запозичений і до англійської мови (з 1887 р.) [7].

Наприкінці XVIII – початку XIX ст. термін «інфраструктура» починає використовуватися у наукових працях економічної теорії. Так, А. Сміт, обґрунтовуючи принцип «невидимої руки ринку», покладав на державу функцію інфраструктурного інвестора (обов'язок утримувати громадські споруди та громадські установи) [8].

Оксфордський словник «Oxforddictionaries» дає наступне визначення терміну «інфраструктура»: «основні фізичні та організаційні структури і споруди (наприклад, будівлі, дороги, джерела живлення), необхідні для функціонування суспільства або підприємства» [9].

У середині XX ст. поняття «інфраструктура» в економічній теорії розглядається як складова теорій економічного зростання та економічного розвитку. В подальшому науковому розвитку відбувається класифікація об'єктів інфраструктури: за галузями економіки, функціями діяльності, за масштабами розвитку, за середовищем тощо. Виділення різних видів інфраструктури відбувалося поступово, шляхом відокремлення окремих функцій основних виробництв.

У сучасному розуміння інфраструктура – сукупність матеріальних і організаційно-правових умов, що забезпечують стабільний економічний розвиток. До матеріальних умов належить наявність розвинутої мережі шляхів сполучення, засобів зв'язку, мереж електро- та водопостачання тощо, а до організаційно-правових – наявність розвинених державних і приватних інститутів, а також стабільної законодавчої бази.

Інфраструктура економіки являє собою сукупність систем, споруд, організацій, необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва та забезпечення життєдіяльності суспільства. Транспорт відповідно до зазначеного трактування розглядається як одна зі складових частин інфраструктури виробництва. Інфраструктура виступає як фактор, організуючий економічний простір, що забезпечує освоєння і розвиток певних територій.

Будучи однією з основних складових виробничої інфраструктури економіки, транспорт, в свою чергу, має «власну» інфраструктуру. Інфраструктура транспорту і сукупність транспортних засобів є основою транспортної системи будь-якої країни.

Українське законодавство не містить єдиного визначення «об'єкт інфраструктури транспорту». В той же час аналіз галузевих законодавчих актів дозволив виявити наступне.

Антимонопольний комітет України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 28 лютого 2018 року № 500-01/20-п оприлюднив нормативний акт «Роз'яснення з питань застосування законодавства у сфері державної допомоги», де встановив визначення поняття «об'єкт інфраструктури», у тому числі й до об'єктів транспорту [10].

Крім того, певні трактування транспортної інфраструктури містяться у і в інших галузевих нормативних актах за видами транспорту: Закону України «Про морські порти» від 17.05.2012 № 4709-VI; Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494; Лист Міністерства інфраструктури України від 05.12.2017 № 12571/12/10-17 тощо. Так, відповідно до ст. 1 Закону України «Про доступ до об'єктів будівництва, транспорту, електроенергетики з метою розвитку телекомунікаційних мереж»: інфраструктура об'єкта транспорту – виробничо-технологічні комплекси і споруди авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, трубопровідного транспорту, міського електротранспорту, що надаються або можуть надаватися власником інфраструктури об'єкта доступу у користування замовнику на договірних засадах [11].

Підсумовуючи опрацювання зазначених вище нормативно-правових актів, необхідно узагальнити, що об'єкти транспортної інфраструктури включають в себе залізничні, трамвайні та внутрішні водні шляхи, контактні лінії, автомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні та автобусні станції, метрополітени, аеродроми і аеропорти, об'єкти систем

зв'язку, навігації та управління рухом транспортних засобів, а також будівлі, споруди, пристрої та устаткування, що забезпечують функціонування транспортного комплексу країни в цілому.

Розглянувши особливості мультимодальних перевезень та поєднавши це визначення із визначенням транспортної інфраструктури можемо сутнісно окреслити поняття «інфраструктура мультимодальних перевезень». До компонентів інфраструктури мультимодальних перевезень входять найбільш важливі шляхи сполучення різних видів транспорту і термінальні об'єкти різного типу. При цьому розгляд шляхів сполучення ведеться в аспекті транспортних коридорів, розвиток яких є найважливішим інструментом сучасної макрологістики. Транспортні термінали мають розглядатися в якості об'єктів, які, поряд з процесами вантажного руху в середині країни забезпечують процеси руху вантажів в макрологістичних системах світового значення, у тому числі при інтеграції терміналів в структуру міжнародних логістичних центрів. При розгляді інфраструктури мультимодальних перевезень необхідно також акцентувати увагу на створенні транспортно-логістичних кластерів, що передбачає об'єднання транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення усіх видів транспорту в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних витрат.

**Висновки./Conclusions.** «Мультимодальні перевезення» – це поняття, яке відноситься, перш за все, до транспортної політики кожної країни зокрема та світового економічного суспільства в цілому, до створення розгалуженої цілісної національної транспортної системи.

Розбудова ефективної інфраструктури мультимодальних перевезень можлива тільки через створення єдиної багаторівневої транспортної системи, що складається з матеріальних і нематеріальних об'єктів, основу яких складають технологічні, економічні та інституційні складові, що відображають економічну природу та функції об'єктів інфраструктури, перелік яких

визначається потребами національного виробництва та розвитку економіки, а також спроможністю використання транзитного потенціалу країни.

### Список використаних джерел

1. Мультимодальний // Вікісловник. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ru.wiktionary.org/wiki>.
2. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). 9 травня 1980 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994\\_291](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_291)
3. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева 1980 г.) // Международное частное право. – Москва: БЕК, 1997. –С. 370 – 387; Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/ukpi/legal/COTIF-1999-e.pdf>.
4. Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (СЛКП) (Женева, 1 лютого 1991 року). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/MU91351.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU91351.html).
5. Terminology on Combined Transport (January 2001). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.unece.org/index.php>.
6. Implementation of multimodal transport rules (UNCTAD/SDTE/TLB/2). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q>.
7. Infrastructure // Online Etymology Dictionary. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.etymonline.com/search?q=infrastructure>.
8. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов: монография / А. Смит. – Москва : Прогресс, 1962. – 654 с.
9. Infrastructure // Oxforddictionaries/. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://en.oxforddictionaries.com/definition/infrastructure>.



10. Роз'яснення з питань застосування законодавства у сфері державної допомоги Антимонопольного комітету від 28.02.2018 № 2-pp/дд. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/index?sessionId=1BD395597C26B8C580C1AA405C891755.app1>.
11. Закону України «Про доступ до об'єктів будівництва, транспорту, електроенергетики з метою розвитку телекомунікаційних мереж» із змінами, внесеними згідно із Законом № 440-IX від 14.01.2020 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1834-19>.