

## ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ (ЗА ВИДАМИ)

УДК 656.025.4

DOI <https://doi.org/10.33082/td.2024.3-22.07>

### МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ У НАЦІОНАЛЬНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ ТА МІЖНАРОДНОМУ КОНТЕКСТІ

О.В. Кириллова<sup>1</sup>, В.Ю. Кириллова<sup>2</sup>

<sup>1</sup>д.т.н., професор, завідувач кафедри «Експлуатація портів і технологія вантажних робіт»,  
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна,

ORCID ID: 0000-0002-3414-7364

<sup>2</sup>к.т.н., доцент кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»,  
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна,

ORCID ID: 0000-0003-0738-0408

#### Анотація

**Вступ.** Мультимодальні перевезення є ключовим складником сучасної світової транспортної системи, а відповідний термін набуває все більшого значення в контексті глобалізації світової економіки та міжнародної торгівлі. Досвід європейських країн, зокрема Німеччини, Польщі та Нідерландів, демонструє, що ефективна організація мультимодальних перевезень є одним з ключових факторів успішної інтеграції в європейську транспортну систему. Україна, переймаючи цей досвід, може досягти подібних результатів шляхом інтенсифікації інвестицій у розвиток своєї транспортної інфраструктури, мультимодальних транспортних вузлів і портів, а також шляхом удосконалення відповідної нормативно-правової бази. **Мета.** Дослідити розвиток національного законодавства у сфері мультимодальних перевезень, виявити та проаналізувати термінологічні суперечності між національними та міжнародними нормами регулювання таких перевезень. **Результати.** У роботі розглянуто визначення поняття «мультимодальне перевезення» відповідно до Конвенції ООН про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods), яку застосовують у сфері міжнародного права і статистики; проаналізовано Закон України «Про мультимодальні перевезення», ухвалений у 2021 р.; окреслено основні нововведення цього Закону та наголошено на його позитивних сторонах; звернено увагу на деякі недоліки та суперечності Закону України «Про мультимодальні перевезення», які викликають певні питання дискусійного характеру, а у майбутньому можуть призвести до певних суперечок у правовому та організаційному аспектах мультимодальних перевезень. **Висновки.** Прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» знаменує суттєві зміни в нормативно-правовому регулюванні цієї сфери діяльності і є суттєвим кроком на шляху до інтеграції транспортної системи країни в європейську транспортну мережу та гармонізації правової бази у сфері транспортних технологій і систем

з міжнародними стандартами. Визначення поняття «мультимодальне перевезення» у Законі України «Про мультимодальні перевезення» відповідає багатьом міжнародним нормам, а також має свої особливості. Водночас відсутність у Законі України «Про мультимодальні перевезення» поняття «інтермодальне перевезення» вказує на прогалини в адаптації українського законодавства до сучасних світових та європейських практик. Визначення терміна «комбіновані перевезення» через поняття «мультимодальні перевезення» у Законі України «Про мультимодальні перевезення» і через поняття «інтермодальні перевезення» у джерелах міжнародного рівня демонструє підміну понять та зумовлює термінологічну колізію, яка у майбутньому матиме негативні наслідки в частині організації та практичної реалізації відповідних перевезень. Об'єднання в одному понятті «комбіновані перевезення» у Законі України «Про мультимодальні перевезення» відразу двох визначень, які використовуються у міжнародному контексті для позначення окремо «інтермодальних» і «комбінованих» перевезень, також доводить факт термінологічної неузгодженості національного законодавства з прийнятими в ЄС документами в частині мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень вантажів. З огляду на результати, отримані в дослідженні, та зроблені висновки, в роботі рекомендовано певні шляхи для подальшого розвитку мультимодальних перевезень в Україні

**Ключові слова:** Закон України «Про мультимодальні перевезення», мультимодальні перевезення, інтермодальні перевезення, комбіновані перевезення.

## MULTIMODAL TRANSPORT IN NATIONAL LEGISLATION AND INTERNATIONAL CONTEXT

O. V. Kyrylova<sup>1</sup>, V. Yu. Kyrylova<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Doctor of Engineering Sciences, Professor, Head at the Department of Ports Operation and Cargo Handling Technology,  
Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine,  
ORCID: 0000-0002-3414-7364

<sup>2</sup>Candidate of Engineering Sciences (Ph.D), Associate Professor at the Department of Fleet Operation and Shipping Technology,  
Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine,  
ORCID: 0000-0003-0738-0408

### Summary

**Introduction.** Multimodal transportation is a key component of the modern world transport system, and the corresponding term is gaining more and more importance in the context of the globalization of the world economy and international trade. The experience of European countries, in particular Germany, Poland and the Netherlands, shows that the effective organization of multimodal transportation is one of the key factors of successful integration into the European transport system. Ukraine, adopting this experience, can achieve similar results by intensifying investments in the development of its transport infrastructure, multimodal transport hubs and ports, as well as by improving the relevant regulatory and legal framework. **Purpose.** To investigate the development of national legislation in the field of multimodal transportation, to identify and analyze terminological contradictions between national and international norms

for the regulation of such transportation. **Results.** The work considers the definition of the concept of "multimodal transportation" in accordance with the UN Convention on International Multimodal Transport of Goods, which is used in the field of international law and statistics; analyzed the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation", which was adopted in 2021; the main innovations of this Law are outlined and its positive aspects are emphasized; attention is drawn to some shortcomings and contradictions of the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation", which cause certain issues of a debatable nature, and in the future may cause certain disputes in the legal and organizational aspects of multimodal transportation. **Conclusions.** The adoption of the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation" marks significant changes in the regulatory and legal regulation of this field of activity and is a significant step towards the integration of the country's transport system into the European transport network and the harmonization of the legal framework in the field of transport technologies and systems with international standards. The definition of the term "multimodal transportation" in the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation" corresponds to many international norms, and also has its own peculiarities. At the same time, the absence of the concept of "intermodal transportation" in the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation" indicates gaps in the adaptation of Ukrainian legislation to modern world and European practices. The definition of the term "combined transportation" through the concept of "multimodal transportation" in the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation" and through the concept of "intermodal transportation" in international sources demonstrates a change of concepts and causes a terminological collision, which in the future will have negative consequences for the organization and practical implementation of relevant transportation. The combination of two definitions in one concept of "combined transportation" in the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation" that are used in the international context to designate separately "intermodal" and "combined" transportation also proves the fact of terminological inconsistency of national legislation with documents adopted in the EU in terms of multimodal, intermodal and combined cargo transportation. In view of the results obtained in the research and the conclusions drawn, the work recommends certain ways for the further development of multimodal transportation in Ukraine.

**Key words:** Law of Ukraine "On Multimodal Transportation", multimodal transportation, intermodal transportation, combined transportation.

**Вступ.** Мультимодальні перевезення є ключовим складником сучасної світової транспортної системи, а відповідний термін набуває все більшого значення в контексті глобалізації світової економіки та міжнародної торгівлі.

Досвід європейських країн, зокрема Німеччини, Польщі та Нідерландів, демонструє, що ефективна організація мультимодальних перевезень є одним з ключових факторів успішної інтеграції в європейську транспортну систему. Наприклад, у Німеччині розвиток мультимодальних хабів забезпечує високу ефективність транспортних операцій, знижує витрати на логістику та сприяє екологічно чистим перевезенням. Польща, будучи транзитною країною, активно інвестує у модернізацію своїх мультимодальних терміналів, що дозволяє їй ефективно використовувати своє географічне розташування між Сходом і Заходом Європи. Нідерланди

є одним із провідних центрів мультимодальних перевезень у світі. Досвід цієї країни є зразковим у багатьох аспектах. Ось кілька ключових моментів:

– інтеграція транспортних систем. У Нідерландах добре розвинена транспортна інфраструктура, яка ефективно інтегрує різні види транспорту: залізничний, автомобільний, річковий і морський. Роттердамський порт є найбільшим у Європі та слугує ключовим вузлом для мультимодальних перевезень. Завдяки його інтеграції із залізницею, внутрішніми водними шляхами та автомобільними дорогами, вантажі швидко переміщуються до інших частин Європи;

– цифровізація та автоматизація. Нідерланди активно використовують цифрові технології для оптимізації транспортних процесів. Це охоплює автоматизацію роботи терміналів, використання цифрових платформ для відстеження вантажів, а також розробку інтелектуальних транспортних систем, які допомагають мінімізувати затори та затримки;

– екологічна стійкість. Значна увага в Нідерландах приділяється зниженню вуглецевого сліду мультимодальних перевезень. Використання електрифікованих залізниць, водних шляхів, а також розвиток «зеленої» інфраструктури, зокрема енергозберігаючих портів, є важливими компонентами стратегії сталого розвитку мультимодальних перевезень у цій країні;

– участь у міжнародних ініціативах. Нідерланди активно співпрацюють з іншими країнами в рамках європейських і міжнародних програм для розвитку мультимодальних перевезень. Це включає в себе проекти TEN-T (Trans-European Transport Network) та інші міжнародні ініціативи, які спрямовані на поліпшення транспортної інфраструктури та з'єднання між країнами;

– освітні та наукові програми. Важливою частиною успіху Нідерландів на шляху розвитку мультимодальних перевезень є високий рівень підготовки фахівців у сфері транспортних систем і технологій. Нідерланди інвестують у розвиток освітніх програм, дослідницьких інститутів та технологічних інновацій, які сприяють розвитку мультимодальних перевезень. Завдяки цим зусиллям Нідерланди змогли створити ефективну, надійну та екологічно стійку систему мультимодальних перевезень, яка є взірцем для багатьох країн.

Україна, переймаючи цей досвід, може досягти подібних результатів шляхом інтенсифікації інвестицій у розвиток своєї транспортної інфраструктури, мультимодальних транспортних вузлів і портів, а також шляхом удосконалення відповідної нормативно-правової бази. Тим більше що Україна має значний потенціал для розвитку мультимодальних перевезень, що підтверджується наявною інфраструктурою та зростаючим попитом на такі послуги з боку бізнесу.

**Постановка проблеми.** З огляду на актуальність дослідження мультимодальних перевезень, а також сучасні виклики щодо їх організації та реалізації, проблема окреслюється низкою таких питань:

– невідповідність між національним законодавством та міжнародними стандартами у сфері мультимодальних перевезень, що ускладнює їх ефективну організацію та практичну реалізацію;

– правові колізії та відсутність єдиних правил, що регулюють відповідальність сторін у мультимодальних перевезеннях, які перешкоджають ефективному врегулюванню спорів;

- недостатня гармонізація національних правових норм із міжнародними конвенціями, що створює бар'єри для розвитку мультимодальних перевезень;
- складність адаптації національного законодавства до нових викликів та технологій у сфері мультимодальних перевезень у глобальному контексті;
- відсутність чітких механізмів контролю та відповідальності у національній правовій системі при реалізації мультимодальних перевезень;
- неефективність національних правових механізмів у забезпеченні захисту прав та інтересів учасників мультимодальних перевезень у міжнародному контексті.

Перелічене дозволяє акцентувати увагу на ключових викликах та перешкодах, з якими стикаються національні правові системи та вітчизняні транспортні компанії в контексті міжнародних мультимодальних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Щодо самого поняття «мультимодальне перевезення» та його визначення. Як було встановлено в роботах [1; 2, п. 4.2], у міжнародному контексті згідно з документом UNCTAD/SDTE/TLB/2 «Implementation of multimodal transport rules» [3] «найавторитетнішою дефініцією поняття "мультимодальне перевезення"», яку застосовують у сфері міжнародного права і статистики, визнано дефініцію, сформульовану в Конвенції ООН про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods) [4]. Відповідно до цього документа [4, с. 5] «"Міжнародне мультимодальне перевезення" означає перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення з місця в одній країні, де вантажі поступають у ведення оператора мультимодального перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні. Операції по вивезенню і доставці вантажів, що здійснюються на виконання договору перевезення тільки одним видом транспорту, як визначено в такому договорі, не вважаються міжнародним мультимодальним перевезенням»<sup>1</sup>.

Важливість розвитку мультимодальних перевезень для економіки України зумовлена як її географічним розташуванням, що надає широкі можливості для інтеграції її транспортних мереж до європейської системи транспортних комунікацій, так і необхідністю оптимізації технологічних процесів і операцій у внутрішніх перевезеннях. У контексті інтеграційної політики України для створення умов надійного, ефективного та безпечного транспортного забезпечення логістичних ланцюгів різних виробничих і торгових підприємств, особливого значення набуває правове регулювання мультимодальних перевезень.

У зв'язку з цим у 2021 році в Україні було прийнято довгоочікуваний Закон «Про мультимодальні перевезення» [5], який містить ряд нововведень і уточнень. Цей Закон став важливим кроком у напрямі адаптації національного законодавства до міжнародної правової бази з цих питань. Проте позитивні сторони Закону України «Про мультимодальні перевезення» не позбавляють його деяких недоліків та суперечностей, залишаючи певні питання дискусійного характеру.

---

<sup>1</sup> «International multimodal transport» means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport [4, с. 6].

**Формулювання цілей статті.** Мета статті – дослідити розвиток національного законодавства у сфері мультимодальних перевезень, виявити та проаналізувати термінологічні суперечності між національними та міжнародними нормами регулювання таких перевезень.

**Основний матеріал дослідження.** До прийняття Закону «Про мультимодальні перевезення» [5] одним із головних бар'єрів було недостатнє нормативне забезпечення, що ускладнювало процеси координації між різними видами транспорту та знижувало конкурентоспроможність українських транспортних операторів на міжнародному ринку. Крім того, до прийняття цього Закону в українському законодавстві не існувало єдиного та чіткого визначення поняття «мультимодальні перевезення». Визначення, що використовувалися раніше, трактували це поняття доволі спрощено, а саме:

- обмежували його лише залученням до перевезення кількох видів транспорту;
- не надавали особливого значення єдиному договору;
- не наголошували на ролі мультимодального перевізника.

Це часто призводило до невизначеності в регулюванні правовідносин між учасниками транспортного процесу, спричиняло юридичні непорозуміння та складнощі у вирішенні спорів.

Визначення, яке сформульовано в новому Законі України «Про мультимодальні перевезення» [5], усуває ці недоліки, чітко окреслює правові рамки та обов'язки учасників транспортного процесу, враховує сучасні вимоги та реалії ринку транспортних послуг. Згідно з цим Законом [5] «мультимодальне перевезення» визначається як «перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення». У Законі також підкреслюється важливість єдиного договірної підходу до організації перевезень та висвітлюється роль мультимодального перевізника як основного координатора всього процесу.

Крім того, у Законі України «Про мультимодальні перевезення» [5] введено таке поняття, як «внутрішнє мультимодальне перевезення», яке визначається як «мультимодальне перевезення без перетину державного кордону України». Водночас у світовій практиці поняття «мультимодальні перевезення» трактується, як правило, у прив'язці до міжнародного перевезення. Наприклад, у вищезгаданій Конвенції ООН про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods) [4] 1980 року увага акцентується саме на міжнародному характері такого перевезення, а також визнається провідна роль договору та відповідальності оператора.

Серед інших нововведень Закону України «Про мультимодальні перевезення» [5] зазначимо таке:

а) запровадження єдиного транспортного документа. Закон передбачає введення уніфікованого документа, що значно спрощує процедуру оформлення та обліку перевезень, скорочує витрати часу на оформлення вантажів та зменшує бюрократичні перешкоди, що має важливе значення для суб'єктів господарювання;

б) регулювання відповідальності. Закон вводить чіткі правила щодо відповідальності оператора мультимодального перевезення за збереження вантажу на

кожному етапі його транспортування, що підвищує рівень захисту інтересів вантажовласників;

в) визначення поняття «мультимодальний термінал», яке означає «виробничо-перевантажувальний комплекс будь-якої форми власності, який використовується під час мультимодального перевезення для зміни видів транспорту, виконання операцій навантаження, розвантаження, зберігання вантажів тощо, а під час міжнародного перевезення також може бути пунктом пропуску (пунктом контролю) через державний кордон України»;

г) гармонізація з європейськими стандартами в частині окремих норм Закону, які в цілому відповідають основним положенням Європейського законодавства у сфері мультимодальних перевезень.

Таким чином, новий Закон України «Про мультимодальні перевезення» [5] є важливим кроком у напрямі модернізації транспортної системи країни та її інтеграції в єдиний транспортний простір Європи. Оновлене визначення терміна «мультимодальне перевезення», що підкреслює роль єдиного договору та мультимодального перевізника, є більш адаптованим до сучасних вимог ринку і враховує міжнародний досвід. Впровадження цього Закону створює передумови для підвищення ефективності транспортних операцій, зменшення ризиків і підвищення конкурентоспроможності українських перевізників на міжнародному рівні.

Проте позитивні сторони Закону України «Про мультимодальні перевезення» не позбавляють його деяких недоліків та суперечностей, залишаючи певні питання дискусійного характеру.

1. Одним із важливих недоліків, на який варто звернути увагу, є відсутність у Законі [5] поняття «інтермодальне перевезення». Хоча такі перевезення широко розповсюджені у світовій практиці, а відповідний термін чітко визначений у відомих документах [3; 6] міжнародного рівня, прийнятих ООН і детально розглянутих в роботах [1; 2, пп. 4.2, 4.3]. Усі визначення, які, наприклад, наведені в глосарії ООН «Terminology on combined transport» [6], як оголошено в цьому документі [6, с. 2]:

– встановлюють значення термінів для того, щоб зробити їх більш доступними для розуміння широкого кола людей, які ними нині користуються: політиків, технічного персоналу та операторів перевезень різними видами транспорту [6, с. 2];

– належать до географічних рамок Європи та можуть використовуватися в інших регіонах світу [6, с. 2];

– призначені для роботи таких міжурядових організацій, як Європейський союз (European Union, EU), Європейська конференція міністрів транспорту (European Conference of Ministers of Transport, ECMT) і Європейська економічна комісія ООН (United Nations Economic Commission for Europe, UN/ECE) [6, с. 2];

– мають на меті поступове узгодження відповідної термінології на національному та міжурядовому рівнях [6, с. 2].

На підставі сказаного вище, а також з огляду на орієнтацію України на Євроінтеграцію та створення сприятливого нормативно-правового середовища, узгодженого з європейським, дуже дивно виглядає «спроба» вітчизняних законотворців виключити із Закону України «Про мультимодальні перевезення» [5] поняття

«інтермодальне перевезення». Адже кожний термін та його визначення – це не просто набір слів та словосполучень, за кожним терміном стоїть певний зміст, певні правові, організаційні, технологічні, фінансові аспекти. Наприклад, поняття «інтермодальне перевезення» відображає такі перевезення, організація та практична реалізація яких значно сприяє підвищенню ефективності технологічних процесів і операцій, зменшенню часу і витрат, пов'язаних із перевантаженням вантажів. Це впливає:

по-перше, із досвіду реалізації таких перевезень, які широко використовуються у світовій практиці;

по-друге, з особливостей інтермодальних перевезень, що відображено у змісті даного поняття, яке у різних документах ООН визначено по-різному, але має єдиний сенс:

– «Інтермодальне перевезення (intermodal transport): послідовне перевезення вантажів двома і більше видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці (loading unit) або автотранспортному засобі (road vehicle) без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту» [6, с. 18];

– «Інтермодальні перевезення» визначають як «переміщення товарів в одній і тій же вантажній одиниці або транспортному засобі, який використовує послідовно два або більше видів транспорту без переміщення самих вантажів у змінних режимах» [3, с. 5].

У міжнародному законодавстві, зокрема у країнах ЄС, інтермодальні перевезення займають важливе місце і часто розглядаються окремо від мультимодальних, як їх різновид. З огляду на важливість, популярність та доведену практикою ефективність інтермодальних перевезень, відсутність цього поняття у новому українському Законі «Про мультимодальні перевезення» [5] може створити певні труднощі для адаптації національних транспортних стандартів до європейських і міжнародних.

2. У зазначених документах ООН, як встановлено в роботах [1; 2, пп. 4.2, 4.3], також визначено поняття «комбіноване перевезення», яке трактується так:

– «Комбіноване перевезення (combined transport): інтермодальне перевезення, в рамках якого велика частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким» [6, с. 18];

– «Комбіновані перевезення» визначаються як «інтермодальні перевезення, де більша частина європейського шляху здійснюється залізницею, внутрішніми та водними або морськими шляхами, а будь-які початкові або кінцеві етапи, що здійснюються автомобільним транспортом, є якомога коротшими»<sup>2</sup> [3, с. 5].

І в першому, і в другому варіантах визначення цього поняття насамперед зазначено, що «комбіноване перевезення» – «це інтермодальне перевезення». Тобто таке перевезення, якого в Україні ніби й не існує відповідно до нового Закону «Про мультимодальні перевезення».

---

<sup>2</sup> «Combined Transport» is defined as “intermodal transport where the major part of the European journey is by rail, inland and waterways or sea and any initial or final legs carried out by road are as short as possible». See document TRANS/WP.24/2000/1 [3, с. 5]



Таким чином, привертає увагу дуже цікавий факт, а скоріше нове термінологічне протиріччя між трактуванням терміна «комбіновані перевезення» у міжнародному контексті та вітчизняним розумінням цього поняття. У майбутньому це протиріччя та неузгодженість із міжнародними документами може спричинити певні суперечки у правовому та організаційному аспектах мультимодальних перевезень.

Детальніше.

У новому Законі України «Про мультимодальні перевезення» [5] присутнє таке поняття, як «комбіновані перевезення», яке визначається так:

«Комбіноване перевезення вантажів – мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту, де більша частина маршруту приходить на морський, річковий або залізничний транспорт, а відрізок маршруту автомобільним транспортом є максимально коротким» [5].

Використання такого поняття у Законі України «Про мультимодальні перевезення» – дуже позитивний факт і, безумовно, крок до гармонізації національного законодавства з європейськими стандартами. Проте гармонізація законодавства в контексті правознавства, економіки, транспорту та міжнародної торгівлі – це процес цілеспрямованого узгодження та приведення національних законів, стандартів, або норм у відповідність до міжнародних або регіональних норм та стандартів [7]. Це робиться з метою усунення розбіжностей між правовими системами різних країн або регіонів, полегшення взаємодії, співпраці та торгівлі, якісного зменшення суперечностей у законодавстві, дотримання міжнародних, європейських та національних правових стандартів. Гармонізація спрямована на створення єдиних або схожих правил, що дозволяє уникнути правових колізій, забезпечити більш ефективне регулювання та створити сприятливі умови для міжнародного співробітництва. «За допомогою гармонізації законодавства можна досягнути взаємоузгодженості правових систем або їх структур, частин у межах певної спільноти» [8, с. 50]. Тут варто згадати про Європейську комісію «За демократію через право» (далі – Венеціанська комісія), яка є загальноновизнаним європейським та світовим дорадчим юридичним органом Ради Європи з питань права. Особливе значення мають висновки Венеціанської комісії з питань, які стосуються відповідності європейським стандартам проєктів національних законодавчих актів або законів. До речі, Україна є членом Венеціанської комісії [9], що надає їй право звертатися до цього консультативного органу Ради Європи. Венеціанська комісія у своїй діяльності наголошує, що, як процес приведення системи нормативно-правових приписів у певну відповідність, гармонізація законодавства базується на науковості, методологічних засадах цілісності, єдності, узгодженості та досконалості, завершеності та пропорційності [8, с. 50]. Після зробленої ремарки, повертаючись до Закону України «Про мультимодальні перевезення», привертає увагу таке:

по-перше, у практиці міжнародних перевезень та у відповідних джерелах [3; 6], що розроблені ООН та використовуються в роботі таких міжурядових організацій, як EU, ECMT і UN / ECE, простежується відношення логічного

підпорядкування між поняттями «мультимодальне перевезення», «інтермодальне перевезення» і «комбіноване перевезення» [1; 2]. Своєю чергою, у новому Законі України «Про мультимодальні перевезення», на жаль, такої логіки, чіткості та системності немає, а також взагалі відсутнє поняття «інтермодальні перевезення»;

по-друге, у джерелах міжнародного рівня [3; 6] термін «комбіновані перевезення» визначено через поняття «інтермодальні перевезення», а у Законі України «Про мультимодальні перевезення» дефініція цього терміна сформульована через поняття «мультимодальні перевезення». Така підміна понять на рівні національного законодавства відразу призводить до термінологічної плутанини, яка у майбутньому матиме негативні наслідки в частині організації та практичної реалізації таких перевезень;

по-третє, в Законі України «Про мультимодальні перевезення» спостерігається спроба вітчизняних законотворців не тільки «посягти» термінологічну плутанину, а й посилити її змістовно. Це відбувається через об'єднання в одному понятті «комбіновані перевезення» відразу двох визначень, які використовуються у міжнародному контексті відповідно до [3; 6], а саме:

– перша половина визначення поняття «комбіноване перевезення» містить ознаки інтермодальних перевезень відповідно до міжнародної дефініції цього терміна [3; 6];

– друга половина визначення поняття «комбіноване перевезення» містить ознаки комбінованих перевезень відповідно до [3; 6].

Розглянемо більш детально поняття «комбіноване перевезення» та його визначення у Законі України «Про мультимодальні перевезення». Для цього скористаємося логічною операцією поділу понять, а саме:

– розіб'ємо визначення поняття «комбіноване перевезення» на окремі структурні частини (рис. 1);

– порівняємо зміст отриманих структурних частин з дефініціями, що містяться у документі ООН під назвою «Термінологія комбінованих перевезень» (Terminology on combined transport) [6] на предмет узгодженості відповідної термінології. Оскільки відомо [6, с. 2], що цей документ офіційно призначений для роботи таких міжурядових організацій, як EU, ECMT і UN/ECE, а також для узгодження відповідної термінології на національному та міжурядовому рівнях (рис. 1);

– відповімо на питання, чи узгоджена відповідна термінологія, яка використовується у розглянутому Законі України, з міжнародним контекстом, європейськими та світовими практиками реалізації мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень.

Таким чином, графічна візуалізація структурних частин дефініції «комбіноване перевезення» відповідно до Закону України «Про мультимодальні перевезення» (рис. 1) та їх порівняльний аналіз з визначеннями окремих термінів «інтермодальне перевезення» і «комбіноване перевезення», що використовуються в роботі міжурядових організацій ЄС, візуально та інформативно доводять факт термінологічної неузгодженості національного законодавства з прийнятими в ЄС документами в частині мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень вантажів.

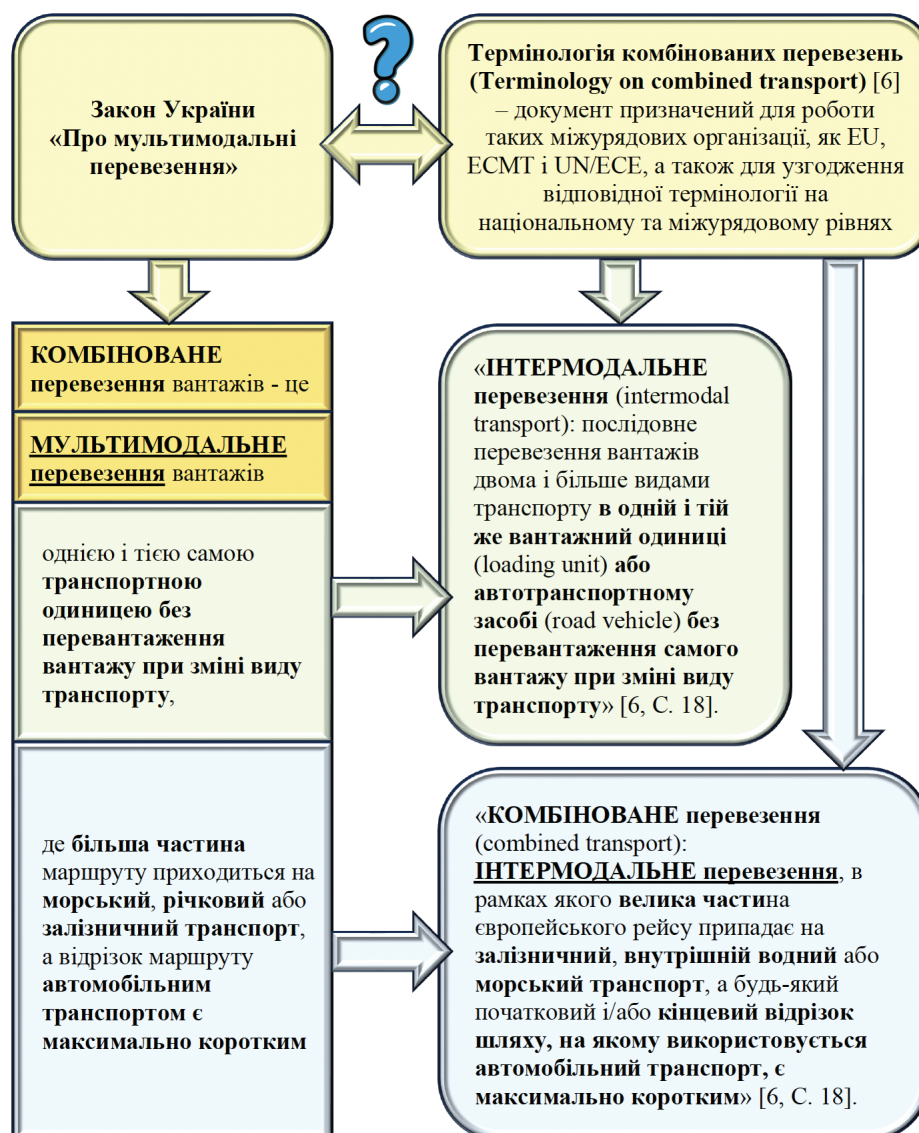


Рис. 1. Графічна візуалізація структурних частин дефініції «комбіноване перевезення» відповідно до Закону України «Про мультимодальні перевезення» та порівняння цих частин з визначеннями окремих термінів у документі [6]

На підставі результатів такого аналізу виникає низка питань.

Якщо «комбіноване перевезення вантажів» відповідно до Закону України «Про мультимодальні перевезення» – «це мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею<sup>3</sup> без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту, де більша частина маршруту приходиться на морський,

<sup>3</sup> «Транспортна одиниця – контейнер, знімний кузов, причіп, напівпричіп, а також вантажний автомобіль чи залізничний вагон, за умови що вони перевозяться (слідують) іншими видами транспорту без перевантаження вантажу» / Закону України «Про мультимодальні перевезення». – URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20?find=1&text=пасажирів#w1\\_1](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20?find=1&text=пасажирів#w1_1)

річковий або залізничний транспорт, а відрізок маршруту автомобільним транспортом є максимально коротким», то:

– як назвати перевезення вантажу, який не розміщений у «транспортній одиниці», проте його перевезення «здійснюються кількома видами транспорту з використанням документа мультимодального перевезення», про що сказано у п. 1, ст. 913 «Мультимодальні перевезення» Господарського кодексу України [10]?

– як назвати перевезення вантажу двома і більше видами транспорту в одній і тій же транспортній одиниці (відповідно до Закону України «Про мультимодальні перевезення»), вантажній одиниці (loading unit) або автотранспортному засобі (road vehicle) (відповідно до [3; 6]) без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту», у тому разі, якщо «відрізок маршруту автомобільним транспортом ...» не «... є максимально коротким»? Тобто в ситуації, коли не виконується одна з основних ознак комбінованого перевезення. Виходить, що такі перевезення взагалі не розглядаються у Законі України «Про мультимодальні перевезення» та не регулюються ним? Проте під час війни в Україні, коли більшість українських портів заблоковано або функціонує в обмежених та дуже небезпечних умовах, велика частка перевезень здійснюється за новими мультимодальними маршрутами, де автомобільний транспорт «закриває» досить великі за протяжністю ділянки загальних транспортно-технологічних схем доставки вантажів.

Слід зазначити, що коректна ідентифікація виду перевезення є особливо важливою для Європи, де комбіновані перевезення – це не просто термін. Організація та реалізація саме комбінованих перевезень розглядаються в ЄС як дієвий механізм зменшення завантаження європейських доріг та переміщення більшої частини «подорожі» автотранспортних засобів з автомобільних маршрутів на мережі залізничних, а також морських та внутрішніх водних шляхів. Із цієї причини ще у 1997 році Європейська Конференція Міністрів Транспорту (European Conference of Ministers of Transport) прийняла Резолюцію № 97/6 Про розвиток комбінованих перевезень (Resolution No.97/6 on the Development of Combined Transport), згідно з якою автомобільним перевізникам пропонуються звільнення від податків пропорційно кількості поїздок, що транспортні засоби таких перевізників виконують залізницею, морем або внутрішніми водними шляхами в рамках комбінованих перевезень. Проте такі автоперевізники повинні надати компетентному органу документальне підтвердження того, що виконане перевезення дійсно є комбінованим. Наприклад, якщо частина подорожі здійснюється на борту судна типу ро-ро, документальне підтвердження має бути у формі накладної CMR, яка має містити примітку «транспортування до судна» («transport to ship») та вказувати передбачуваний порт завантаження, судно та порт розвантаження. Крім того, другий оригінал накладної повинен містити позначку «на борту» («on board») оператора судна типу «ро-ро» із зазначенням дати заїзду на судно, порту завантаження, порту розвантаження зі штампами портових влад, відповідати статті 35 Конвенції Про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Конвенції CMR) / Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (The CMR Convention) [11]. Тобто наведений приклад підтверджує, що кожний термін має чіткий зміст, який характеризує певні правові, організаційні, технологічні і фінансові особливості та зумовлює відповідні наслідки.

3. Привертає увагу те, що у статті 22 «Прикінцеві положення» Закону України «Про мультимодальні перевезення» [5] йдеться про внесення змін до низки законодавчих актів України, зокрема до Господарського кодексу України (Відомості Верховної Ради України, 2003 р., №№ 18-22, ст. 144) [10], а саме в частині статті 913 «Мультимодальні перевезення». Відповідно до цієї статті поняття «мультимодальні перевезення» розкривається через таке:

«1. Перевезення вантажу, багажу, пошти здійснюються кількома видами транспорту з використанням документа мультимодального перевезення.

2. Перевезення пасажирів може здійснюватися кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом або за документом мультимодального перевезення. Відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють мультимодальні перевезення, визначаються за домовленістю між ними.

3. Відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють мультимодальні перевезення, перевезення пасажирів, визначаються Законом України "Про мультимодальні перевезення" та іншими актами цивільного законодавства».

Отже, п. 1, ст. 913 Господарського кодексу України уточнює, що таке мультимодальні перевезення з точки зору об'єктів перевезення (предмета договору, предмета праці підприємства) – це «перевезення вантажу, багажу, пошти», які «здійснюються кількома видами транспорту з використанням документа мультимодального перевезення». Щодо п. 2 ст. 913 Господарського кодексу України, то викликає деякі непорозуміння законодавча можливість «перевезення пасажирів <...> за документом мультимодального перевезення», який зазвичай оформлюється на перевезення вантажів. Складно, наприклад, уявити, що для перевезення пасажирів будуть оформлювати коносамент або транспортну накладну. Створює певні сумніви також зміст п. 3 ст. 913 Господарського кодексу України, де міститься відсилання до Закону України «Про мультимодальні перевезення» в частині «Відносин організацій, підприємств транспорту, що здійснюють мультимодальні ... перевезення пасажирів», поряд із тим, що Закон України «Про мультимодальні перевезення» явно стосується вантажних, а не пасажирських перевезень. Причина того, що мультимодальні перевезення здебільшого стосуються вантажів, полягає у специфіці та вимогах міжнародної торгівлі й транспортної логістики, які зумовлюють наявність відповідного правового поля. Часто вантажі вимагають спеціалізованих технологічних рішень для їх транспортування, таких як використання контейнерів, рефрижераторів або спеціальних платформ для негабаритних вантажів. Мультимодальні перевезення дозволяють компаніям інтегрувати, узгодити та скоординувати роботу різних видів транспорту, мінімізувати транспортні витрати, скоротити час доставки та забезпечити безпеку і надійність поставок. Це особливо важливо в міжнародній торгівлі, де товар повинен проходити через різні митні процедури, змінювати вид транспорту та зберігати якість протягом усього маршруту. Таким чином, організація та реалізація процесів доставки вантажів потребують більш складного управління, спеціалізованих рішень та інтеграції різних видів транспорту, що й визначає ключову роль мультимодальних перевезень у світовій економіці. Крім того, очевидним є факт, що перевезення вантажів декількома видами транспорту – це не єдина ознака, за якою перевезення може вважатися «мультимодальним». Своєю чергою, перевезення пасажирів також може здійснюватися декількома видами транспорту (наприклад, подорож, яка

включає літак, потяг та автобус), проте це не означає, що таке перевезення має називатися «мультиmodalьним», враховуючи визначення цього поняття та його ознаки (єдиний документ, єдиний оператор мультиmodalьного перевезення). Крім того, перевезення пасажирів зазвичай не потребують складних технологічних рішень. Переміщення пасажирів рідко передбачає використання спеціалізованих транспортних засобів або обладнання, необхідного для вантажів. Таким чином, основна різниця полягає в тому, що пасажирські перевезення орієнтовані на забезпечення зручності та комфорту пасажирів під час їхніх індивідуальних подорожей, тоді як мультиmodalьні перевезення вантажів відіграють важливу роль у транспортному забезпеченні глобальної економіки та міжнародної торгівлі, фокусуються на забезпеченні ефективних технічних, технологічних, економічних та екологічних рішень щодо безпечної та надійної доставки вантажів від дверей до дверей без необхідності переривання ланцюга поставок. Більше того, вантажі часто вимагають спеціальних умов транспортування (наприклад, контроль температури, захист від ударів), що не стосується пасажирських перевезень. У зв'язку з цим до пасажирських перевезень, які реалізуються декількома видами транспорту, на наш погляд, доречно використовувати словосполучення «пасажирське перевезення у змішаному сполученні» або «змішане перевезення пасажирів». Не потрібно у випадку пасажирських перевезень замінити поняття «змішане перевезення» на «мультиmodalьне перевезення», тим самим провокуючи правові колізії та посилюючи «масштаб катастрофи», пов'язаної з некоректним вживанням транспортної термінології.

**Висновки та перспективи подальших досліджень у даному напрямку.**  
Таким чином:

1. Прийняття Закону України «Про мультиmodalьні перевезення» знаменує суттєві зміни в нормативно-правовому регулюванні цієї сфери діяльності і є суттєвим кроком на шляху до:

- модернізації транспортної системи країни та її інтеграції в європейську транспортну мережу;
- гармонізації правової бази у сфері транспортних технологій і систем з міжнародними стандартами.

2. Реалізація Закону України «Про мультиmodalьні перевезення» дозволить Україні стати важливим транзитним хабом між Європою та Азією, а також сприятиме розвитку внутрішнього ринку транспортних послуг.

3. Визначення поняття «мультиmodalьне перевезення» у Законі України «Про мультиmodalьні перевезення» відповідає багатьом міжнародним нормам, а також має свої особливості.

4. Водночас відсутність у Законі України «Про мультиmodalьні перевезення» поняття «інтерmodalьне перевезення» вказує на прогалини в адаптації українського законодавства до сучасних світових та європейських практик. Це може створити додаткові виклики для українських перевізників у міжнародному контексті, оскільки інтерmodalьні перевезення часто є ключовими в оптимізації логістичних ланцюгів, систем доставки вантажів та окремих технологічних процесів і операцій.

5. Визначення терміна «комбіновані перевезення» через поняття «мультиmodalьні перевезення» у Законі України «Про мультиmodalьні перевезення» і через

поняття «інтермодальні перевезення» у джерелах міжнародного рівня [3; 6] демонструє підміну понять та зумовлює термінологічну колізію, яка у майбутньому матиме негативні наслідки в частині організації та практичної реалізації відповідних перевезень.

6. Об'єднання в одному понятті «комбіновані перевезення» у Законі України «Про мультимодальні перевезення» відразу двох визначень, які використовуються у міжнародному контексті [3; 6] для позначення окремо «інтермодальних» і «комбінованих» перевезень (рис. 1), також інформативно доводить факт термінологічної неузгодженості національного законодавства з прийнятими в ЄС документами в частині мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень вантажів.

7. З огляду на отримані результати дослідження та зроблені висновки, для подальшого розвитку мультимодальних перевезень в Україні доцільно рекомендувати спрямувати зусилля на:

- продовження гармонізації українського законодавства в транспортній сфері з відповідними європейськими стандартами;
- вдосконалення нормативно-правової бази України, зокрема Закону України «Про мультимодальні перевезення», відповідно до кращих світових та європейських практик, наприклад, шляхом введення та чіткого визначення терміна «інтермодальне перевезення»;
- імплементацію Закону України «Про мультимодальні перевезення»;
- співпрацю з міжнародними партнерами та авторитетними дорадчими органами Ради Європи з питань права щодо гармонізації національного законодавства у сфері транспорту;
- впровадження цифрових технологій у сфері мультимодальних перевезень;
- забезпечення умов для залучення іноземних інвестицій та підтримки вітчизняних операторів мультимодальних перевезень.

Це дозволить: створити сприятливе нормативно-правове середовище; підвищити ефективність національної транспортної системи; сприятиме розвитку інновацій у сфері транспортних технологій і систем; забезпечити умови для інтеграції України у глобальний транспортний простір.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Кириллов Ю.І., Кириллова О.В. Змішані перевезення в умовах інтеграції транспортних комунікацій: проблеми термінології. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем* : зб. наук. праць. Одеса : ОНМУ, 2011. Вип. 17. С. 64–96.
2. Кириллова О.В. Теоретичні основи управління роботою флоту у транспортно-технологічних системах : дис. ... д-ра техн. наук: 05.22.01. Одеса, 2017. 470 с.
3. Implementation of multimodal transport rules / UNCTAD / SDTE / TLB / 2, 25.06.2001. URL: [http://resources.lawyersjurists.com/wp-content/uploads/2010/11/posdtetlbd2.en\\_pdf](http://resources.lawyersjurists.com/wp-content/uploads/2010/11/posdtetlbd2.en_pdf).
4. UN Convention on International Multimodal Transport of Goods. United Nations, 2001. 55 p. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf).

5. Про мультимодальні перевезення : Закон України від 17.11.2021 № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>.
6. Terminology on combined transport / ECE/ TRANS / NONE / 2001 / 7. Sales № GV.E/F/G/R.01.0.20. ISBN 92-1-002113-4. Languages: E / F / G / R. 69 p. URL: <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>.
7. Клещенко Н.О. Уніфікація та гармонізація законодавства: порівняльно-правовий аспект. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 4. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-4/5>.
8. Клещенко Н.О. Уніфікація законодавства: теоретико-прикладні аспекти : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2020. 204 с.
9. Members of the Venice Commission. URL: <https://www.venice.coe.int/WebForms/members/countries.aspx?lang=EN>.
10. Господарський кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18–22. Ст. 144. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.
11. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (The CMR Convention). URL: [https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr\\_e.pdf](https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf).

#### REFERENCES

1. Kyryllov Yu.I., Kyryllova O.V. Mixed transportation in the context of the integration of transport communications: problems of terminology // *Methods and means of managing the development of transport systems: coll. of science works – Odesa: ONMU, 2011. Vol. 17. P. 64–96.*
2. Kyryllova O.V. Theoretical foundations of the fleet operation management in the transport – technological systems: thesis ... dr. tech. of science: 05.22.01. Odesa, 2017. 470 p.
3. Implementation of multimodal transport rules / UNCTAD / SDTE / TLB / 2, 25.06.2001. URL: [http://resources.lawyersjurists.com/wp-content/uploads/2010/11/posdtetlbd2.en\\_pdf](http://resources.lawyersjurists.com/wp-content/uploads/2010/11/posdtetlbd2.en_pdf).
4. UN Convention on International Multimodal Transport of Goods. United Nations, 2001. 55 p. – URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf).
5. Law "On Multimodal Transportation". Document 1887-IX, adopted on November 17, 2021; entry into force 19.12.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>.
6. Terminology on combined transport / ECE/ TRANS / NONE / 2001 / 7. Sales № GV.E/F/G/R.01.0.20. ISBN 92-1-002113-4. Languages: E / F / G / R. 69 p. URL: <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>.
7. Kleshchenko N.O. Validation and harmonization of legislation: comparative legal aspect. *Legal scientific electronic journal*. № 4/2022. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-4/5>.
8. Kleshchenko N.O. Unification of legislation: theoretical and applied aspects: thesis. ... candidate law Sciences: 12.00.01. Kyiv, 2020. 204 p.



9. Members of the Venice Commission. URL: <https://www.venice.coe.int/WebForms/members/countries.aspx?lang=EN>.
10. Economic Code of Ukraine. Information of the Verkhovna Rada of Ukraine. 2003. №№ 18-22, art. 144. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.
11. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (The CMR Convention). URL: [https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr\\_e.pdf](https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf).