



UDC 351.812.5

[https://doi.org/10.32689/2617-2224-2020-4\(24\)-262-279](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2020-4(24)-262-279)

Платонов Олег Ісаакович,

кандидат економічних наук, докторант кафедри публічного адміністрування Міжрегіональної Академії управління персоналом, 03039, м. Київ, вул. Фрометівська, 2, тел.: +38 (050) 456 79 77, емейл: olegplatonov@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-3059-5389>

Платонов Олег Ісаакович,

кандидат экономических наук, докторант кафедры публичного администрирования Межрегиональной Академии управления персоналом, 03039, г. Киев, ул. Фрометовская, 2, тел.: +38 (050) 456 79 77, емейл: olegplatonov@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-3059-5389>

Platonov Oleg Isaakovych,

Candidate of Economic Sciences, PhD student of the Department of Public

Administration of the Interregional Academy of Personnel Management, 03039, Kyiv, str. Frometivska, 2, tel.: +38 (050) 456 79 77, email: olegplatonov@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-3059-5389>

УНІФІКАЦІЯ РОЗМАЇТТЯ ТРАКТУВАНЬ БАЗОВИХ ДЕТЕРМІНАНТ ПОНЯТТЯ “МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ”

Анотація. Акцентовано увагу на потребі уніфікації розмаїття трактувань базових детермінант поняття “механізм державного регулювання мультимодальних перевезень вантажів”. Наголошено на її значущості у забезпеченні дієвості інструментарію державного регулювання мультимодальних перевезень. Встановлено, що питання державного регулювання мультимодальних перевезень як на рівні держави, так і на міжнародному рівні лишаються практично не вирішеними, оскільки дотепер немає жодного міжнародного чи вітчизняного нормативно-правових актів, які б цілком регулювали мультимодальні перевезення, а отже, відсутня і ясність в

їх термінологічному визначенні. Здійснено словотвірний аналіз базових детермінант поняття “механізм державного регулювання мультимодальних перевезень вантажів”, а саме: етимологічний, гносеологічний та онтологічний аналіз їх змістовного наповнення. Визначено ознаки мультимодальності, які розширюють межі розуміння змістовного наповнення поняття “мультимодальні перевезення”. Розширено перелік пріоритетних критеріїв забезпечення єдності підходів щодо трактування поняття “мультимодальні перевезення”, передбачений Проектом Концепції досліджень з уніфікації термінології для перевезень кількома видами транспорту (змішаних, комбінованих, інтермодальних і мультимодальних) (ЕСКАТО ООН) шляхом його доповнення групою інвайронментальних критеріїв, які поєднують у собі підгрупи економічних, соціальних та екологічних критеріїв, що передбачено Цілями сталого розвитку. Завдяки чіткості визначених критеріїв єдності підходів до трактування поняття “мультимодальні перевезення” розроблено методологію уніфікації цього поняття та визначено послідовність етапів її здійснення. Коротко проаналізовано кожен з етапів методології уніфікації поняття “мультимодальні перевезення” та обґрунтовано їх значущість у формуванні змістовного наповнення означеного поняття. Доведено, що забезпечення повноцінності змістовного наповнення даного поняття “мультимодальні перевезення” можливе за стейкхолдер-підходом, оскільки він дозволяє врахувати інтереси стейкхолдерів в уніфікації термінології з регулювання мультимодальних перевезень. Запропоновано за стейкхолдер-підходом авторську дефініцію поняття “механізм державного регулювання мультимодальних перевезень вантажів”, як сукупності інструментарію регулювання послуг з перевезень вантажів, що виконуються двома або більше видами транспорту, організованих одним оператором, який на основі єдиного транспортного документа та єдиної ставки фрахту несе повну відповідальність за організацію та здійснення перевізного процесу, вирішуючи при цьому завдання щодо перевантаження вантажу, оптимізації схем його транспортування, мінімізації транспортних та логістичних витрат, а також максимізації збереження навколишнього середовища.

Ключові слова: державне регулювання, механізм, мультимодальні перевезення, механізм державного регулювання мультимодальних перевезень вантажів, публічне управління.

УНИФИКАЦИЯ РАЗНООБРАЗИЯ ТРАКТОВОК БАЗОВЫХ ДЕТЕРМИНАНТ ПОНЯТИЯ “МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ”

Аннотация. Акцентируется внимание на необходимость унификации разнообразия трактовки базовых детерминант понятия “механизм государственного регулирования мультимодальных перевозок грузов”. Отмечено ее значимость в обеспечении действенности инструментария госу-

дарственного регулирования мультимодных перевозок. Установлено, что вопросы государственного регулирования мультимодальных перевозок как на уровне государства, так и на международном уровне остаются практически не решенными, поскольку до сих пор нет ни одного международного и ни одного отечественного нормативно-правовых актов, которые бы полностью регулировали мультимодальные перевозки, а следовательно, отсутствует и ясность в их терминологическом определении. Осуществлен словообразовательный анализ базовых детерминант понятия “механизм государственного регулирования мультимодальных перевозок грузов”, а именно: этимологический, гносеологический и онтологический анализ их содержательного наполнения. Определены признаки мультимодальности, которые расширяют границы понимания содержательного наполнения понятия “мультимодальные перевозки”. Расширен перечень приоритетных критериев обеспечения единства подходов к трактовке понятия “мультимодальные перевозки”, предусмотренный Проектом Концепции исследований по унификации терминологии для перевозок несколькими видами транспорта (смешанных, комбинированных, интермодальных и мультимодальных) (ЭСКАТО ООН) путем его дополнения группой инвайронментальных критериев, которые сочетают в себе подгруппы экономических, социальных и экологических критериев, что предусмотрено Целями устойчивого развития. Благодаря четкости определенных критериев единства подходов к трактовке понятия “мультимодальные перевозки” разработана методология унификации данного понятия и определена последовательность этапов ее осуществления. Коротко проанализирован каждый из этапов методологии унификации понятия “мультимодальные перевозки” и обоснована их значимость в формировании содержательного наполнения этого понятия. Доказано, что обеспечение полноценности содержательного наполнения понятия “мультимодальные перевозки” возможно при стейкхолдер-подходе, поскольку он позволяет учесть интересы стейкхолдеров в унификации терминологии по регулированию мультимодальных перевозок. Предложено за стейкхолдер-подходом авторскую дефиницию понятия “механизм государственного регулирования мультимодальных перевозок грузов”, как совокупности инструментария регулирования услуг по перевозке грузов, выполняемых двумя или более видами транспорта, организованных одним оператором, который на основании единого транспортного документа и единой ставки фрахта несет полную ответственность за организацию и осуществление перевозочного процесса, решая при этом задачи по перегрузке груза, оптимизации схем его транспортировки, минимизации транспортных и логистических расходов, а также максимизации сохранения окружающей среды.

Ключевые слова: государственное регулирование, механизм, мультимодальные перевозки, механизм государственного регулирования мультимодальных перевозок грузов, публичное управление.

UNIFICATION OF THE VARIETY OF INTERPRETATIONS OF BASIC DETERMINANTS OF THE CONCEPT “MECHANISM OF STATE REGULATION OF MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS”

Abstract. The article focuses on the need to unify various interpretations of basic determinants of the concept “mechanism of state regulation of multimodal transport of goods”. Its importance in ensuring the effectiveness of the tools of state regulation of multimodal transport was emphasized. It was established that the issues of state regulation of multimodal transport both at the state and the international level remain practically unresolved, as now there are no international or national legal acts that would fully regulate multimodal transport, and therefore there is no clarity in their terminology. The derivational analysis of basic determinants of the concept “mechanism of state regulation of multimodal transport of goods”, namely, etymological, epistemological and ontological analysis of their content was carried out. The features of multimodality expanding the boundaries of understanding the content of the concept “multimodal transport” were defined. The list of priority criteria for ensuring the unity of approaches to the interpretation of the concept “multimodal transport” provided for by the Draft Concept of study on unification of terminology for transport by several modes (mixed, combined, intermodal and multimodal) (United Nations ESCAP) was expanded by adding a group of environmental criteria combining subgroups of economic, social and environmental criteria, as stipulated by the Sustainable Development Goals. Due to the clarity of the defined criteria of unity of approaches to the interpretation of the concept “multimodal transport”, the methodology of unification of this concept was developed and the sequence of stages of its implementation was determined. Each of the stages of methodology of unification of the concept “multimodal transport” was briefly analyzed and their importance in formation of the content of this concept was substantiated. It was proved that ensuring the full value of the content of this concept was possible with the stakeholder approach, as it allowed us to consider the interests of stakeholders in unification of terminology for regulating the multimodal transport. According to the stakeholder approach, the author’s definition of the concept “mechanism of state regulation of multimodal transport of goods” was proposed as a set of tools for regulating the transport of goods by two or more modes of transport that are organized by single operator, who is fully responsible for organization and implementation of transport process based on single transport document and single freight rate, while solving the tasks of reloading the goods, optimizing transport schemes, minimizing transport and logistics costs, as well as maximizing the environmental conservation.

Keywords: state regulation, mechanism, multimodal transport, mechanism of state regulation of multimodal transport of goods, public administration.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Сучасний етап розвитку міжнародних економічних відносин характеризується активізацією міжнародної торгівлі, що є мотивом до якісних змін у функціонуванні міжнародної транспортної системи та стимулом її майбутнього розвитку на основі сучасних ефективних технологій транспортування вантажів, серед яких найбільшого поширення у світі набула технологія мультимодальних перевезень [1, с. 91].

В Україні ж — країні, що набуває статусу транзитної держави, з її унікальним транспортно-географічним положенням (розміщенням на перехресті вантажних торговельно-транспортних європейських та євразійських доріг), міжнародними транспортними коридорами та найкращим серед країн Європи показником транзитності донині спостерігається слабкість розвитку мультимодальних перевезень. І, насамперед, з причини відсутності дієвого механізму державного регулювання мультимодальних перевезень, що надзвичайно актуалізує необхідність пошуку нових підходів до розробки регуляторних актів, а отже, й уніфікації розмаїття трактувань базових дефініцій шляхом формування єдиних, наскрізних для всієї галузі, так би мовити “модельних”, які б виражали найістотніші ознаки мультимодальності перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій засвідчує, що в останні роки над питаннями державного регулювання мультимодальних перевезень працює численна кагорта науков-

ців, серед яких Т. О. Колянковська, С. Ю. Морозов, О. В. Карпєєв, В. В. Вітрянський, Н. О. Бутакова, В. А. Єгіазаров, Г. Б. Астановський, В. Т. Смірнов, Н. М. Тютріна, В. В. Тюп та ін. Однак, незважаючи на їхній значний науковий доробок з теоретично-методологічних аспектів державного регулювання мультимодальних перевезень, дотепер існує потреба в подальшому продуктивному його дослідженні, що пояснюється, насамперед, відсутністю єдності судження щодо його змісту, та в уніфікації наукового тезаурусу кожної з фундаментальних детермінант формування поняття “механізм державного регулювання мультимодальних перевезень”.

Мета статті — уніфікація розмаїття трактувань поняття “механізм державного регулювання мультимодальних перевезень” та його фундаментальних детермінант у науковому тезаурусу понятійно-категоріального апарату публічного управління.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Мультимодальні перевезення загальноновизнано перспективним і стратегічно важливим інноваційним напрямом у розвитку як внутрішньої транспортної системи, так і міжнародного транспортного сполучення та міжнародної торгівлі. Однак питання державного регулювання мультимодальних перевезень як на рівні держави, так і на міжнародному рівні лишаються практично не вирішеними, оскільки і нині немає жодного міжнародного чи вітчизняного нормативно-правових актів, які

б цілком регулювали мультимодальні перевезення, а отже, відсутня і ясність в їх термінологічному визначенні [2, с. 90].

З метою уточнення змістовної складової поняття “механізм державного регулювання мультимодальних перевезень” та фундаментальних детермінант його формування вважаємо за доцільне розпочати дослідження зі словотвірного аналізу (рис. 1) понять “перевезення”, “мультимодальні перевезення” та ін., а саме з етимологічного, гносеологічного та онтологічного аналізу їх змістовного наповнення.

Зокрема, етимологічний аналіз поняття “мультимодальні перевезення” — виявлення джерела його запозичення, дозволив встановити, що даний термін походить від англійського словосполучення *multimodal transport*, де *multimodal* (від лат. *multum* — багато і *modus* — міра, спосіб) у перекладі з англійського означає змішані, а *transport* — перевезення. Тож, *multimodal transport* означає змішані перевезення, тобто перевезення пасажирів чи вантажів кількома видами транспорту. Проте тотож-

ність мультимодальних перевезень зі змішаними варто визнати досить умовною, оскільки не кожне змішане перевезення відповідає ознакам мультимодальності. Для уточнення змістовного наповнення цього поняття насамперед зупинимося на вивченні походження поняття “перевезення” (див. табл. 1).

Результати етимології поняття “перевезення” засвідчують, що перевезення є видом послуг з транспортування пасажирів чи вантажів. Однак визнання їх мультимодальними можливе лише за умови їх відповідності ознакам мультимодальності (див. рис. 2).

Визначені ознаки мультимодальності розширюють межі розуміння змістовного наповнення поняття “мультимодальні перевезення”, але абсолютно не забезпечують єдність підходів щодо його трактування.

Підходи до трактування того чи іншого поняття, як відомо, визначаються за пріоритетністю критеріїв. Зокрема, при формуванні єдності підходів до трактування поняття “мультимодальні перевезення” за Проектом Концепції досліджень з уніфікації термінології для переве-

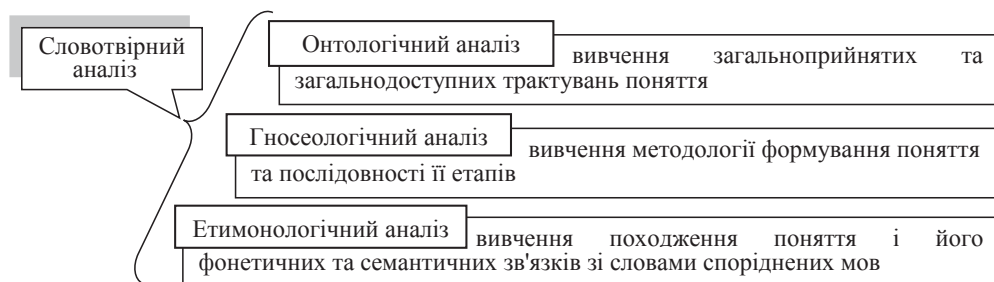


Рис. 1. **Методологія та послідовність етапів словотвірного аналізу поняття “мультимодальні перевезення”**

Джерело: авторське бачення

Етимологічний аналіз поняття “перевезення”

Етап походження	Події
I етап (XIII–XVI ст.)	виникнення експедиторської діяльності у період існування Венеціанської республіки — розвиток торгівлі через послуги посередників – фрахтерів, які при перетині кордонів сплачували місцеві збори, несли відповідальність за збереження вантажів тощо
II етап (XVI–XVII ст.)	розвиток торгівлі через послуги експедиторів, які самостійно обирають маршрути перевезення, вид перевезення та ринок для певного товару
III етап (XVIII–XIX ст.)	виокремлення транспортно-експедиційних послуг у самостійну сферу транспортного процесу
IV етап (XIX–XX ст.)	заснування Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (International Federation of Freight Forwarders Association — FIA-TA), розробка й впровадження експедиторських документів, які отримали офіційне визнання в усьому світі
V етап (XX ст. – до-тепер)	підвищення вантажопідйомності й спеціалізації транспортних засобів, створення потужних автоматизованих перевалочних комплексів, контейнеризація перевезень тощо

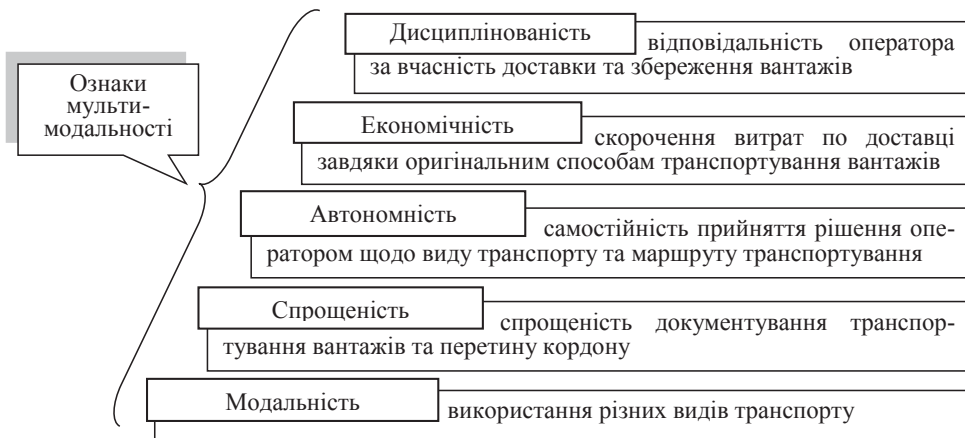


Рис. 2. Найбільш релевантні ознаки мультимодальності перевезень

Джерело: бачення автора

зень кількома видами транспорту (змішаних, комбінованих, інтермодальних і мультимодальних) [3] (далі — Проект Концепції), підготовленого за пропозиціями Економічної та соціальної комісії для Азії та Ти-

хого океану Організації Об’єднаних Націй (далі — ЕСКАТО ООН) та оприлюдненого 02.03.2020 р. під час Консультативної зустрічі Комітету ОСЗД у м. Варшава, пріоритетними визнано дві групи критеріїв:

- організаційно-правових відносин між учасниками перевезень (у т. ч. форми транспортних документів);
- технологічних (у т. ч. в частині здійснення перевантажень) [3].

Визначені Проектом Концепції групи критеріїв є безперечними, проте їх перелік вважаємо не повним, оскільки відповідно до Цілей сталого розвитку [4] група інвайронментальних критеріїв не може лишатись поза увагою. А отже, перелік пріоритетних критеріїв забезпечен-

ня єдності підходів щодо трактування поняття “мультиmodalьні перевезення” має бути наступним (рис. 3):

При цьому група інвайронментальних критеріїв має поєднувати в собі підгрупи економічних, соціальних та екологічних критеріїв, оскільки інвайронметалізація економіки спрямована на забезпечення єдності соціального та екологічного аспектів розвитку економіки, про що свідчить змістовне наповнення даного поняття (табл. 2):



Рис. 3. Запропоновані критерії формування єдності підходів до трактування поняття “мультиmodalьні перевезення”

Джерело: авторське бачення

Таблиця 2

Змістовне наповнення поняття “інвайронметалізація економіки”

Автор	Змістова складова
І. М. Верхогляд [5, с. 411]	інвайронметалізація економіки – вирішення проблем раціонального ведення господарства з урахуванням екологічних факторів і економічних інтересів суспільства, використання обмежених природних ресурсів для задоволення людських потреб
В. П. Вишневський [6, с. 19]	інвайронметалізація економіки — науково обґрунтована раціоналізація природокористування з метою забезпечення теперішніх та майбутніх поколінь у здоровому середовищі й достатній забезпеченості природними ресурсами
О. М. Кліменко [7, с. 23]	інвайронметалізація економіки — забезпечення єдності соціального та екологічного аспектів розвитку, дотримання екологічного імперативу, цілісне світосприймання, упровадження в масову свідомість екологічних цінностей, збереження біосфери як природної основи соціального розвитку
М. А. Мащенко [8]	інвайронметалізація економіки передбачає ефективний розподіл ресурсів навколишнього середовища та зумовлює взаємозалежність довкілля й економіки

Чіткість встановлення критеріїв єдності підходів до трактування поняття “мультиmodalьні перевезення” дозволила визначитись з методологією формування цього поняття, а отже, здійснити його гносеологічний аналіз. Зокрема, Проектом Концепції [3] уніфікацію терміна “мультиmodalьні перевезення” запропоновано здійснити за наступною методологією та етапами вивчення:

1. Детальне дослідження існуючих термінів з перевезень кількома видами транспорту (далі – ПКВТ).

2. Розробка логічної коректної класифікаційної моделі (“матриці”) для застосування термінів до наявних різновидів ПКВТ.

3. Обговорення розроблених пропозицій з уніфікації термінології з участю широкого кола зацікавлених організацій (міжнародних організацій у галузі транспорту, представників транспортної індустрії і т. д.).

4. Закріплення термінів за найбільш поширеними видами ПКВТ.

5. Визначення формату продукту, який має бути вироблений на основі моделі, його цілі і коло потенційних користувачів.

6. Підготовка глосарію термінів для ПКВТ, заснованого на доопрацьованій класифікаційній моделі з урахуванням думок зацікавлених організацій.

7. Застосування єдиного терміна ПКВТ у практичній діяльності [3].

Однак, на наш погляд, така методологія не відповідає вимогам сьогодення. Більш досконалою вбачаємо методологію, подану на рис. 4.

Коротко зупинимось на кожному з визначених її етапів. Розглянувши словотвірний аналіз поняття “мультиmodalьні перевезення”, перейдемо до його тезаурусного аналізу.

Результати тезаурусного аналізу поняття “мультиmodalьні перевезення” засвідчують, що у світовій практиці мультиmodalьних перевезень найбільш поширеною є термінологія перевезень кількома

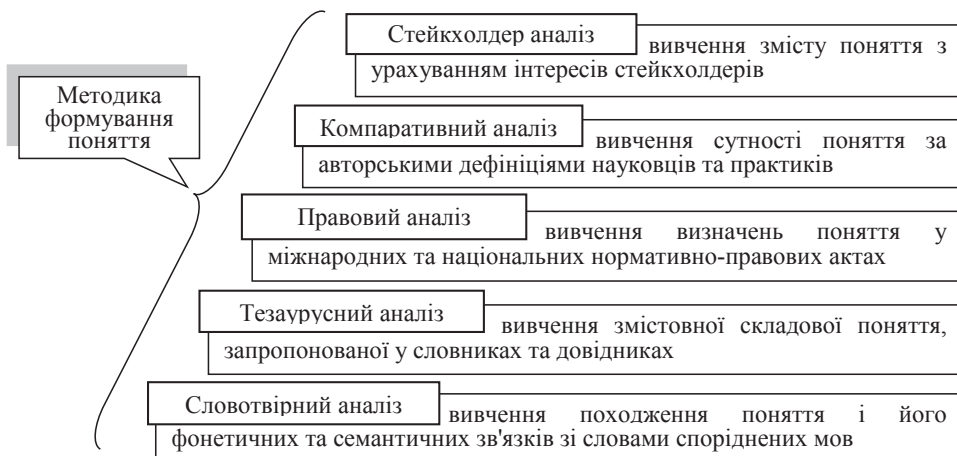


Рис. 4. Запропонована методологія та послідовність етапів уніфікації поняття “мультиmodalьні перевезення”

Джерело: авторське бачення

видами транспорту, визначена Європейською економічною комісією ООН у документі “Термінологія комбінованих перевезень” (2001 р.) [9], відповідно до якого мультимодальними перевезеннями є перевезення вантажів двома і більше видами транспорту.

Аналогічне визначення поняття “мультимодальні перевезення” зустрічається і в Глосарії по транспортній статистиці, підготовленому за результатами проведеного у 2009 р. Міжнародного транспортного форуму ОЕСР за участю агентства Європейського Союзу зі статистики (“Євростат”) та ЕЕК ООН [10, с. 114], в Глосарії термінології транспортної логістики, підготовленому у 2015 р. Асоціацією європейської транспортної логістики (ESG-2015) та інших глосаріях, словниках і довідниках (табл. 3).

Щодо правового аналізу поняття “мультимодальні перевезення” слід зазначити, що ні в міжнародній, ні у вітчизняній практиці донині не існує єдиного нормативно-правового акта з питань регулювання мультимодальних перевезень, не дивлячись на те, що питання про необхідність

міжнародної уніфікації норм з регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту вперше піднімались ще в 1927 р. на Стокгольмській конференції Міжнародної торгової палати (далі – МТП). Однак, у зв'язку з ситуацією, що склалася на той час у світовій економіці, зазначені питання так і лишилися невирішеними.

У подальшому до питання уніфікації норм з регулювання змішаних перевезень міжнародні організації повернулися з розвитком контейнеризації. Саме у зв'язку з цим у 1969 р. на Токійській конференції Міжнародного морського комітету були розроблені, так звані “Токійські правила”, в яких оператори перевезення вантажу вперше отримали офіційне визнання як юридичних осіб, які, вступаючи у відносини з відправником за договором перевезення вантажу, несуть повну відповідальність за втрату або пошкодження вантажу. Згодом “Токійські правила” стали підґрунтям для прийняття МТП Пакета Правил про мультимодальні перевезення.

У 1980 р. в рамках ООН під егідою UNCTAD (United Nation Conference

Таблиця 3

Тезаурусний аналіз дефініцій поняття “мультимодальні перевезення”

Словники та довідники	Визначення поняття
Термінологія комбінованих перевезень [9]	мультимодальні перевезення – перевезення вантажів двома і більше видами транспорту
Глосарій транспортної статистики (2009) [10]	
Глосарій термінології транспортної логістики (ESG-2015)	мультимодальні перевезення — перевезень кількома видами транспорту
Словник основних транспортних і суміжних термінів [11, с. 101]	мультимодальні перевезення – перевезення двома або більше видами транспорту

on Trade and Development) було розроблено Конвенцію ООН “UN Convention on International Multimodal Transport of Goods” (так звану Женевську Конвенцію про міжнародні змішані перевезення вантажів) [12], однак на сьогодні вона не набрала чинності, оскільки не ратифікована достатньою кількістю країн. Отже, її норми носять лише рекомендаційний характер, тобто застосовуються лише у тому випадку, коли сторони договору перевезень визнають це за доцільне.

У подальшому питання нормативного регулювання мультимодальних перевезень не раз розглядалось на конференціях UNCTAD з мультимодальних перевезень [13], однак жодного міжнародного нормативно-правового акта, який би містив універсальне визначення поняття “мультимодальні перевезення” донині не існує.

Натомість не містять універсального визначення поняття “мультимодальні перевезення” і нормативно-правові акти національного рівня, що засвідчують дані табл. 4.

Таблиця 4

Аналіз дефініцій поняття “мультимодальні перевезення”, закріплених у нормативно-правових актах міжнародного та національного рівнів

Нормативно-правовий акт	Визначення поняття
1	2
Токійські правила (1969 р.) [14, с.115]	змішані перевезення вантажів — перевезення, що здійснюються двома і більше видами транспорту за договором змішаного перевезення, за яким оператори несуть повну відповідальність за втрату або пошкодження вантажу
Пакет Правил про мультимодальні перевезення [14, с.115]	змішані перевезення вантажів — перевезення, що здійснюються двома і більше видами транспорту за договором змішаного перевезення, за яким оператори несуть повну відповідальність за втрату або пошкодження вантажу
Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів (1980 р.) [12]	міжнародні змішані перевезення — це перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні
Конференції UNCTAD з мультимодальних перевезень (2001 р.) [13]	мультимодальні перевезення — це перевезення, в яких перевізник, який організовує все перевезення вантажу (від дверей до дверей), бере на себе відповідальність за все перевезення вантажу загалом
Рамкова угода країн АСЕАН про мультимодальні перевезення (2005 р.) [15]	мультимодальні перевезення — перевезення вантажів не менше ніж двома різними видами транспорту на підставі договору змішаних перевезень з однієї країни до зумовленого місця доставки в іншу країну

1	2
Проект Концепції досліджень з уніфікації термінології для ПКВТ [3, с. 12]	мультимодальне перевезення — змішане перевезення, при якому здійснюється перевантаження вантажу з транспорту за кошти одного виду транспорту в транспортний засіб іншого виду транспорту
Проект Закону “Про мультимодальні перевезення” [16]	мультимодальне перевезення — перевезення вантажів, що здійснюється оператором мультимодального перевезення двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, та може здійснюватися за єдиним перевізним документом

Не існує єдності підходів до трактування змісту даного поняття і серед науковців і практиків, про що свідчать результати компаративного аналізу їх авторських дефініцій, поданих в табл. 5.

Дані табл. 5 переконливо засвідчують, що кожним з науковців сформовано авторські дефініції відповідно до інтересів їх досліджень. При цьому переважною більшістю з них увагу акцентовано лише на кількох видах

Таблиця 5

**Компаративний аналіз авторських дефініцій
поняття “мультимодальні перевезення”**

Автор	Змістова складова
С. М. Богданов, А. О. Андрієнко [17, с. 82]	мультимодальні перевезення — це перевезення, які передбачають співробітництво з кількома транспортними компаніями, які передають одна одній за ланцюжком вантаж, використовуючи різні види транспорту
Л. М. Волинець [18, с. 123]	мультимодальні перевезення — можна трактувати як міжнародні перевезення, що виконуються двома або більше видами транспорту, організовані оператором, який бере на себе відповідальність доставки вантажів “від дверей до дверей” за єдиним договором та наскрізною ставкою фрахту
Д. В. Ломотько, А. Л. Обухова [19, с. 43]	мультимодальні перевезення — це використання кількох видів транспорту для міжнародних перевезень по розвиненій мережі розподілу продукції, з метою забезпечення вищої ефективності всієї системи доставки
О. С. Каспрук [20, с. 95]	мультимодальні перевезення — це такий вид транспортування, який виконується під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом, при якому використовується два або більше видів транспорту
О. Є. Соколова, Т. А. Акімова, Л. О. Сулима [21, с. 96]	мультимодальні перевезення — це система транспортування, для якої є характерним комплексний розвиток усіх видів транспорту, термінального та складського господарства, митної та фінансової інфраструктур, нормативно-правового забезпечення, технологій інформаційного та комунікаційного супроводу вантажопотоку

транспорту і наявності єдиного транспортного документа. Однак за таких умов поняття “мультиmodalні перевезення” практично ототожнююватимуться з поняттями “інтерmodalних”, “комбінованих” та інших видів перевезень, що вважаємо недопустимим.

Проте поряд з традиційним визначенням поняття “мультиmodalні перевезення”, окремими авторами вводяться досить істотні уточнення щодо існуючих альтернативних схем їх здійснення. Зокрема, С. М. Богданов та А. О. Андрієнко наголошують, що мультиmodalні перевезення — це перевезення, за яких вантаж доставляється кількома транспортними компаніями, які передають його одна одній по ланцюгу, використовуючи при цьому різні види транспорту [17, с. 82].

Так, О. С. Каспрук, акцентуючи увагу на критерії відповідальності, стверджує, що мультиmodalні перевезення є перевезеннями, що виконуються під відповідальність одного оператора, який зобов’язується здійснити перевезення вантажів “від дверей до дверей” за єдиним транспортним документом [20, с. 95]

Д. В. Ломотько та А. Л. Обухова вказують на масштабність мультиmodalних перевезень, акцентуючи, що мультиmodalні перевезення передбачають використання кількох видів транспорту для міжнародних перевезень по розвиненій мережі розподілу продукції [19, с. 43], що, на наш погляд, є не досить коректним, оскільки мультиmodalні перевезення можуть здійснюватися і в межах однієї країни.

Таким чином, ані розглянуті визначення у нормативно-правових актах, ані авторські дефініції не дають чіткого й однозначного уявлення про змістовне наповнення поняття “мультиmodalні перевезення”, яке б задовольнило інтереси зацікавлених осіб щодо уніфікації означеного поняття. Тож перейдемо до наступного етапу методології уніфікації поняття “мультиmodalні перевезення”, а саме до стейкхолдер аналізу, скориставшись для цього Картою зацікавлених осіб, яка дасть можливість візуалізувати картину взаємозв’язків стейкхолдерів та їх інтересів щодо уніфікації термінології з регулювання мультиmodalних перевезень (див. рис. 5).

Як показано на рис. 5, наявність єдиного оператора мультиmodalного перевезення, який несе відповідальність за організацію та здійснення перевантаження вантажів та перевізного процесу загалом, а також за можливі ризики, пов’язані з доставкою на всьому шляху слідування незалежно від кількості видів транспорту, що беруть участь у процесі доставки при оформленні єдиного транспортного документа, є головною відмінною рисою мультиmodalних перевезень від усіх інших споріднених видів транспортування [21, с. 94].

Отже, мультиmodalні перевезення за стейкхолдер-підходом варто розглядати як послугу з перевезень вантажів, що виконуються двома чи більше видами транспорту, організованих одним оператором, який на основі єдиного транспортного документа та єдиної ставки фрахту несе повну відповідальність за організа-



Рис. 5. Карта зацікавлених сторін в уніфікації термінології з мультимодальних перевезень

Джерело: авторське бачення

цію та здійснення перевізного процесу, вирішуючи при цьому завдання щодо перевантаження вантажу, оптимізації схем його транспортування, мінімізації транспортних та логістичних витрат, а також максимізації збереження навколишнього середовища.

Оскільки регулювання мультимодальних перевезень є координацією дій, то здійснюється завдяки сукупності регуляторів (інструментів), які приводять в дію певний механізм державного регулювання мультимодальних перевезень.

Запозичення терміна “механізм” з технічних галузей знань віддзеркалює його роль у запуску і супроводі відповідних процесів (технічних, соціальних, економічних та ін.). За загальним термінологічним словником, механізм — це система, яка ви-

значає порядок здійснення певного виду діяльності або ж процесу. Відповідно ж до словників з державного управління механізм розглядається як сукупність інструментарію впливу на розвиток певних дій (явищ), їх регулювання тощо [5, с. 411].

Отже, звідси під механізмом державного регулювання мультимодальних перевезень за стейкхолдер-підходом варто розуміти сукупність інструментарію регулювання послуг з перевезень вантажів, що виконуються двома або більше видами транспорту, організованих одним оператором, який на основі єдиного транспортного документа та єдиної ставки фрахту несе повну відповідальність за організацію та здійснення перевізного процесу, вирішуючи при цьому завдання щодо перевантаження вантажу, оптимізації схем

його транспортування, мінімізації транспортних та логістичних витрат, а також максимізації збереження навколишнього середовища [22].

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, за результатами проведеного дослідження запропоновано методологію уніфікації розмаїття трактувань поняття “механізм державного регулювання мультимодальних перевезень” та його фундаментальних детермінант у науковому тезаурусі понятійно-категоріального апарату публічного управління.

Доведено, що найбільш повноцінним є трактування цього поняття за стейкхолдер-підходом, як сукупності інструментарію регулювання послуг з перевезень вантажів, що виконуються двома або більше видами транспорту, організованих одним оператором, який на основі єдиного транспортного документа та єдиної ставки фрахту несе повну відповідальність за організацію та здійснення перевізного процесу, вирішуючи при цьому завдання щодо перевантаження вантажу, оптимізації схем його транспортування, мінімізації транспортних та логістичних витрат, а також максимізації збереження навколишнього середовища.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Чень Юняо.* Міжнародні змішані перевезення: теоретична сутність та практичне значення // Вісн. Запорізь. нац. ун-ту. 2018. № 4(40). С. 91–97.
2. *Деркач Е., Пвалюк С.* Актуальні питання правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні // Підприємство, господарство і право. 2017. № 12. С. 89–93.
3. Проект Концепції досліджень з уніфікації термінології для перевезень кількома видами транспорту (змішаних, комбінованих, інтермодальних і мультимодальних). Київ, 2020. 23 с.
4. Цілі сталого розвитку. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/cilistalogo-rozvitku-ta-ukrayina>
5. *Верхоляд І. М.* Інвестиційний механізм підприємства: принципи побудови, складові та особливості реалізації // Екон. вісн. НТУУ “КПІ”. Київ, 2012. № 9. С. 410–415.
6. *Вишневецький В. П.* Національна модель неоіндустріального розвитку України : монографія. НАН України, Ін-т економіки промисловості. Київ, 2016. 519 с.
7. *Кліменко О. М., Мащенко М. А.* Інвайронментальна економіка : навч. посіб. Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. 176 с.
8. *Мащенко М. А.* Необхідність забезпечення інвайронментальної безпеки підприємства як запорука інвайронментальної безпеки держави // Ефективна економіка. 2018. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/>
9. Terminology on combined transport / Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC) – New York and Geneva: United Nations. 2001. 71 p.
10. Глоссарий по статистике транспорта ЕЭК ООН. 3-е изд., 2003. С. 114–115.
11. *Тропов Б. І.* Словник основних транспортних і суміжних термінів. Київ: Державний економіко-технологічний ун-т транспорту, НВО ГППРОТРАНС, 2013. 200 с.
12. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980.

- STATUS AS AT: 10-01-2018 05:00:20 EDT. URL: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no
13. United Nations conference on trade and development. Implementation of multimodal transport rules (Geneva. 27 June 2001). URL: <http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en>
 14. *Соколова О. Є.* Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів // Науковий журнал. 2014. № 1 (21). С. 114–118.
 15. Implementation framework of the asean framework agreement on multimodal transport. URL: https://asean.org/storage/2019/11/Implementation-Framework-AFAMT_FINAL.pdf
 16. Проект Закону “Про мультимодальні перевезення” від 27.12.2019 № 2685. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796
 17. *Богданов С. М., Андрієнко А. О.* Види змішаних вантажних перевезень: їх особливості, роль та перспективи розвитку в Україні // Менеджмент та підприємництво: тренди розвитку. 2017. № 2. С. 80–86.
 18. *Волинець Л. М.* Концептуальні аспекти формування мультимодальних перевезень в умовах глобалізації // Економіка та управління на транспорті. 2018. № 7. С. 121–132.
 19. Implementation framework of the asean framework agreement on multimodal transport. URL: https://asean.org/storage/2019/11/Implementation-Framework-AFAMT_FINAL.pdf
 20. *Каспрук О. С.* Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень // Актуальні пробл. міжнар. відносин. 2015. Вип. 126. С. 93–100.
 21. *Соколова О. Є., Акімова Т. А., Сулима Л. О.* Теоретичні основи організації та розвитку мультимодальних перевезень в Україні // Екон. простір. 2014. № 83. С. 91–103.
 22. *Платонов О. І.* Впровадження інноваційних рішень державного регулювання мультимодальних перевезень за участю автотранспорту // Державне управління: удосконалення та розвиток. 2018. №12. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/index.php?op=1&z=1345>

REFERENCES

1. Chen Yunyao (2018). Mizhnarodni zmishani perevezennia: teoretychna sutnist' ta praktychne znachennia. [International mixed transport: theoretical essence and practical significance]. Visnyk Zaporiz'koho natsional'noho universytetu – Bulletin of Zaporizhia National University, 4 (40), 91-97. [in Ukrainian].
2. *Derkach, E. & Pvalyuk, S.* (2017). Aktual'ni pytannia pravovoho rehu-liuvannia perevezennia vantazhiv u priamomu zmishanomu spoluchenni. [Current issues of legal regulation of freight in direct mixed traffic]. Pid-priemnytstvo, gospodarstvo i pravo – Entrepreneurship, economy and law. 12, 89-93. [in Ukrainian].
3. Proekt Kontseptsii doslidzhen' z unifikatsii terminologii dlia pe-revezen' kil'koma vydamy trans-transportu (zmishanykh, kombinovanykh, intermodal'nykh i mul'tymodal'nykh) (2020). [Draft Concept of research on unification of terminology for transportation by several modes of transport (mixed, combined, intermodal and multimodal)]. Kyiv, [in Ukrainian].
4. Sustainable development goals. Retrieved from: <https://www.kmu.gov.ua/diynalist/>
5. *Verkholyad, I. M.* (2012). Investment mechanism of the enterprise: principles of construction, components

- and features of implementation. [Investytsijnyj mekhanizm pidpryemstva: pryntsyipy pobudovy, skladovi ta osoblyvosti realizatsii]. Ekonomichnyj visnyk NTUU "KPI" – Economic Bulletin of NTUU "KPI". 9, 410–415. [in Ukrainian].
6. *Vishnevsky, V. P.* (2016). National model of neo-industrial development of Ukraine. [Natsional'na model' neoindustrial'noho rozvytku Ukrainy] Kyiv: NAS of Ukraine, Inst. Of Industrial Economics. 2016. [in Ukrainian].
 7. *Klimenko, O. M. & Mashchenko, M. A.* (2015). Invajronmental'na ekonomika [Environmental Economics]: Kyiv: [in Ukrainian].
 8. *Mashchenko, M.A.* (2018) Neobkhidnist' zabezpechennia invajronmental'noi bezpeky pidpryemstva iak zaporuka invajronmental'noi bezpeky derzhavy. [The need to ensure the environmental security of the enterprise as a guarantee of environmental security of the state]. *Efektivna ekonomika – Efficient economy*. №11. Retrieved from: <http://www.economy.nayka.com.ua/> [in Ukrainian].
 9. Terminology on combined transport / Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC) – New York and Geneva: United Nations. 2001. – 71 p.
 10. Glossary on UNECE Transport Statistics. Third Edition, 2003. pp. 114-115.
 11. *Tropov, B. I.* (2013). Slovnyk osnovnykh transportnykh i sumizhnykh terminiv [Dictionary of basic transport and related terms]. Kyiv: NGO GIPROTRANS [in Ukrainian].
 12. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980. STATUS AS AT: 10-01-2018 05:00:20 EDT. Retrieved from: <https://treaties.un.org/pages/>
 13. United Nations conference on trade and development. Implementation of multimodal transport rules (Geneva. 27 June 2001). Retrieved from: <http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en>
 14. *Sokolova, O. E.* (2014). Kontseptual'ni zasady formuvannia mul'tymodal'noi systemy perevezennia vantazhiv. [Conceptual bases of formation of multimodal system of transportation of cargoes]. *Naukoiemni tekhnologii – Science-intensive technologies*, 1(21), 114-118. [in Ukrainian].
 15. Implementation framework of the asean framework agreement on multimodal transport. Retrieved from: <https://asean.org/storage/2019/11/>
 16. Proekt Zakon Ukrainy "Pro mul'tymodal'ni perevezennia" dated 27.12.2019 №2685 [Law of Ukraine "On Multimodal Transportation"] dated 27.12.2019 №2685. Retrieved from: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 [in Ukrainian].
 17. *Bogdanov, S. M. & Andrienko, A. O.* (2017). Vydy zmishanykh vantazhnykh perevezhen': ikh osoblyvosti, rol' ta perspektyvy rozvytku v Ukraini. [Types of mixed freight transportation: their features, role and prospects of development in Ukraine]. *Menedzhment ta pidpryemnytstvo: trendy rozvytku – Management and entrepreneurship: development trends*, 2, 80-86. [in Ukrainian].
 18. *Volynets, L.M.* (2018). Kontseptual'ni aspekty formuvannia mul'tymodal'nykh perevezhen' v umovakh hlobalizatsii. [Conceptual aspects of formation of multimodal transportations in the conditions of globalization]. *Ekonomika ta upravlinnia na transporti – Economics and management of transport*. 7, 121-132. [in Ukrainian].
 19. *Lomotko, D. V. & Obukhova, A. L.* (2007)/ Analiz perspektyv rozvytku tekhnologii perevezennia vantazhiv

- za uchastiu dekil'kokh vydiv transportu. [Analysis of prospects for the development of cargo transportation technology involving several modes of transport]. Zbirnyk naukovykh prats' DonIZT – Collection of scientific works of DonIZT, 12, 42-49. [in Ukrainian].
20. *Kaspruk, O. S.* (2015). Problemy pravovoho rehuliuвання mizhnarodnykh mul'tymodal'nykh perevezen'. [Problems of legal regulation of international multimodal transportation]. Aktual'ni problemy mizhnarodnykh vidnosyn – Current issues of international relations. 126, 93-100. [in Ukrainian].
21. *Sokolova, O. E., Akimova, T. A. & Sulima, L. O.* (2014). Teoretychni osnovy orhanizatsii ta rozvytku mul'tymodal'nykh perevezen' v Ukraini. [Theoretical bases of organization and development of multimodal transportations in Ukraine]. Ekonomichnyj prostir – Economic space, 83. 91-103. [in Ukrainian].
22. *Platonov, O. I.* (2018). Vprovadzhennia innovatsijnykh rishen' derzhavnogo rehuliuвання mul'tymodal'nykh perevezen' za uchastiu avtotransportu. [Implementation of innovative solutions for state regulation of multimodal transportation with the participation of motor transport]. Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok – Public administration: improvement and development. №12. Retrieved from: <http://www.dy.nayka.com.ua/index.php?op=1&z=1345> [in Ukrainian].