

УДК 347.763.9

DOI <https://doi.org/10.33216/2218-5461-2021-42-2-63-70>

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ДОГОВІРНОГО РЕГУЛЮВАННЯ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Гніденко В.І., Медведєв Є. П.

SPECIFIC ISSUES OF CONTRACTUAL REGULATION OF PROVISION OF TRANSPORT SERVICES IN MULTIMODAL TRANSPORTATION

Hnidenko V.I., Medvediev I.P.

У статті досліджено окремі питання договірної регуляції надання транспортних послуг у мультимодальних перевезеннях. У світлі прийняття нового для нашої країни закону «Про мультимодальні перевезення» це питання набуло нового значення та важливості. У статті відзначено, що термін «мультимодальне перевезення» означає перевезення вантажів кількома видами транспорту за допомогою одного договору перевезення. На жаль, технічні розробки мультимодальних перевезень вантажів не підкріплені належною законодавчою базою. Прийняття закону дозволить врегулювати мультимодальні перевезення та визначити правове поле розвитку сучасних способів доставки вантажів. А це, у свою чергу, дозволить підвищити якість обслуговування споживачів транспортних послуг, знизити екологічні навантаження на природне середовище, а також прискорити рух товарів між Україною та ЄС. У статті говориться, що транспортна галузь є основою для прискорення розвитку національної економіки шляхом створення безпечної, надійної, ефективної мультимодальної транспортної системи, що базується на ринкових принципах та відповідає потребам української промисловості.

Ключові слова: транспортні послуги, пряме змішане сполучення, перевезення вантажів, оператор мультимодального перевезення, перевізний документ, мультимодальне перевезення, договір мультимодального перевезення.

Постановка проблеми. Останнім часом одним із пріоритетних напрямів державної транспортної політики стали мультимодальні перевезення. Транспортна система країни зараз знаходиться не в найкращому стані та потребує не тільки технічних модернізацій, а й нормативно-правових, які включають імплементацію нормативних актів ЄС у законодавчу базу України. Відзначимо, що «транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних

технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 відсотків загальної вартості продукції. На жаль, жодного з українських морських торговельних портів немає у топ-100 найбільших портів світу за показниками кількості оброблених контейнерів. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів

займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав - членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T»[1]. Так, за ініціативи Міністерства інфраструктури України розробляється ряд заходів, які мають значно поліпшити збільшення пропускної спроможності транспортної мережі за рахунок завантаження незавантажених видів транспорту та залучення до міжнародних мультимодальних транспортних сполучень. Ефективність останніх досягається за рахунок удосконалення різних форм узгодження: технічних, технологічних, економічних, організаційних, управлінських та економіко-правових. Приведення національного законодавства у відповідність до стандартів ЄС вимагається також Угодою про асоціацію між Україною та ЄС, і має завершитися у 2022 р. Транспортна галузь є основою для прискорення розвитку національної економіки шляхом перетворення України на важливий міжнародний транспортний вузол між Європою та Азією (що зумовлено географічним розташуванням) шляхом створення безпечної, надійної, ефективної мультимодальної транспортної системи, що базується на ринкових принципах та відповідає потребам української промисловості.

Стан дослідження. Окремим питанням правового регулювання мультимодальних перевезень приділили свою увагу такі вчені, як Г. Б. Астановський, І. В. Булгакова, Н. О. Бутакова, В. В. Вітрянський, Е. М. Деркач, В. А. Єгізаров, В. В. Кадала, Т. О. Колянковська, С. Ю. Попов, С. М. Павлюк, В. Т. Смірнов, В. В. Тюп, Н. М. Тютріна, О. Р. Фасовець та інші. Проте у сучасних умовах розвитку транспортного ринку України та створення інтегрованої транспортної мережі,

існуючої міжвидової конкуренції різного транспорту, міжнародного розвитку мультимодальних перевезень та їх договірного регулювання.

Виклад основного матеріалу. За останні роки було зроблено багато досліджень, щоб краще зрозуміти мультимодальні перевезення як з академічної, так і практичної точки зору. Дослідники Бектас та Крайнік стверджують, що «мультимодальні перевезення мають тенденцію інтегрувати різні транспортні послуги та види транспорту для підвищення ефективності, що суперечить традиційному транспорту, в якому різні транспортні системи функціонують незалежно»[2].

Протягом багатьох років у літературі та промисловості використовують різні терміни: мультимодальні, інтермодальні, комодальні та синхромодальні перевезення. Як зазначається в науковій літературі, терміни «змішане», «інтермодальне» (США), «мультимодальне» (Велика Британія), «комбіноване» (ФРН, Французька Республіка) перевезення, що використовуються при міжнародному перевезенні вантажів – практично синоніми. За кордоном вони отримали найменування «комбінованих» (від англ. дієслова to combine – змішувати) або «мультимодальних» (від словосполучення «multi-modal»; «багато» - multi; modal – вид, форма) на відміну від перевезень, що виконуються одним видом транспорту - «singlemodal», «unimodal» – «перевезення в прямому (залізничному, водному тощо) сполученні» [3, с.62]. Ми в своєму дослідженні будемо використовувати термін мультимодальні, як найбільш доцільний для даної категорії перевезень і такий що найбільше відповідає правовим нормам та євроінтеграційним вимогам.

Законодавство у сфері мультимодальних перевезень являє собою систему правових норм і правових інститутів, які регулюють правовідносини (обов'язки та права та відповідальність, що випливають з них) між

фізичними та юридичними особами у національних та міжнародних рамках. На нашу думку, оскільки мультимодальний транспорт є складною системою, що складається з відносно автономних підсистем (автомобільний, залізничний, повітряний, морський, внутрішній водний транспорт, законодавство про експедиторів тощо) що мають специфічні правила, саме в цьому полягає складність нормативно-правового регулювання цього виду перевезень.

Тим не менш, хоча ці підсистеми є автономними, у мультимодальних перевезеннях вони відносно сумісні та взаємодоповнювані, що дає нам можливість говорити про їх належне правове забезпечення. Однак для функціонування мультимодальних перевезень необхідно знати, контролювати та застосовувати правила окремих видів транспорту. Ці правила показують складність мультимодальних перевезень, необхідність регулювання, належної освіти всіх зацікавлених сторін, які беруть участь у мультимодальних перевезеннях, а також їх знання законодавства у всіх видах транспорту. Слід мати на увазі, що правовідносини у мультимодальних перевезеннях підпадають під дію численних і різних національних і міжнародних правил, а також автономних правил, які часто суперечать один одному, що зумовлює необхідність якісного договірного регулювання.

Важливим кроком у напрямку інтеграції України до ЄС стала ратифікація 16 вересня 2014 р. Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншого боку, що стало новим етапом розвитку договірних відносин Україна-ЄС, спрямованим на політичну асоціацію та економічну інтеграцію [4]. Загальні положення щодо транспорту містяться в IV і V розділах економічної частини Угоди про асоціацію і полягають в наступному:

1) положення про лібералізацію між членами Угоди надання транскордонних, в тому числі транспортних, послуг з використанням морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного і повітряного транспорту (підрозділ 7 частини 5 глави 6 розділу IV Угоди);

2) положення про співробітництво в сфері транспорту, спрямовані на реструктуризацію та оновлення транспортного сектора України і поступову гармонізацію транспортного законодавства України до стандартів, що діють в ЄС (глава 7 розділу V) [5].

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року зазначено, що «забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій, що передбачає удосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики»[1].

Найбільш вагомим кроком на шляху вдосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень та транспортної логістики стало прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення», який набрав чинності 17 листопада 2021 р. Він став результатом спільної роботи представників Міністерства інфраструктури України та експертів Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України, Асоціації «Транспортно-експедиторських та логістичних організацій України «Укрзовніштранс», Асоціації «Український логістичний альянс», державного підприємства «Державний автотранспортний науководослідний і проектний інститут», акціонерного товариства «Українська залізниця».

Закон України «Про мультимодальні перевезення» визначає правові та організаційні засади мультимодальних пере-

зень. Згідно з ним «мультимодальне перевезення – перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення»[6].

Сучасний етап розвитку економіки вимагає нових оптимальних способів організації перевізного процесу за допомогою правових засобів, в якості яких виступають транспортні договори. «В умовах пошуку нових логістичних підходів до доставки вантажів, забезпечення оптимальної взаємодії різних видів транспорту при здійсненні перевезень вантажів дослідження договірних відносин між учасниками перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні стають все більш актуальними» [7, с. 54].

В. А. Попов, досліджуючи правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні, пропонує поділяти договори перевезення вантажів на основні й допоміжні. При цьому основними договорами автор пропонує вважати такі, що «безпосередньо забезпечують переміщення вантажів, в тому числі договори перевезення останніх окремими видами транспорту, договір чартеру (фрахтування) тощо. Допоміжні ж спрямовані на забезпечення технологічного процесу транспортування вантажів. Їх допоміжний характер по відношенню до основних договорів полягає не в їх додатковому характері, оскільки ці договори є самостійними договірними конструкціями, а в тому, що виникнення й реалізація відповідних правовідносин покликані забезпечити технологічний процес навантаження, транспортування, перевалки, розвантаження й видачі вантажу. До вказаних конструкцій належать договори на експлуатацію залізничної колії, договір на подачу й забирання вагонів, на управління аеродромом, про договір аеропортне обслуговування та ін.» [8, с. 176].

Відзначимо, що примітною характеристикою перевезення між режимами є те, що

можна також розрізнити два окремих договори перевезення. Перший — основний договір перевезення, договір між основним перевізником і відправником, який доручив йому вантаж. Цей договір має на меті перевезення цих товарів. Другий договір – це договір перевезення для фактичної транспортної суперпози між основним перевізником – який є відправником за цим договором – і субперевізником. Метою цього договору є не просто транспортування вантажів, а скоріше транспортування вантажівки, включаючи товари.

Практика включення договорів у систему національного законодавства у різних країнах має свою специфіку. Вважаємо за необхідне звернути увагу на практику Великобританії, яка має дуалістичну систему, оскільки вона інтегрує міжнародні договори у свою національну правову сферу шляхом включення їх у національне законодавство, національні акти транспортних конвенцій мають той самий статус, що й інші статuti відповідно до дуалістичної доктрини. Тим не менш, у судовій практиці загальновизнано, що їх міжнародне походження та їхня головна мета – уніфікація законодавства гарантує, що таке договірне право має тлумачитись автономно від іншого національного законодавства.

Тому статuti, які включають договірне право в національну юридичну сферу, здебільшого визнаються як такі, що мають більшу застосовність. Коли справа доходить до прийнятих положень, які впливають із договорів, парламент був описаний як «простий механізм», а не як джерело права, і, таким чином, він не є справжнім законодавцем, а лише трансформатором закону, тоді як сам договір залишається (непряме) джерело права.

Німеччина, як і Великобританія, є країною, яка дотримується дуалістичної доктрини. Щоб перетворити договірне право на «innerstaatliches Recht» (національне право),

приймається Bundesgesetz (федеральний статут), а договір ратифікується. Такий ратифікований договір не має пріоритету над «Grundgesetz» (GG, Федеральна конституція) і не має рівного рангу. Однак він має ранг федерального статуту.

Перспективи розвитку комбінованих вантажних перевезень в Україні залежать від формування інформаційного та комунікаційного забезпечення товароруку на трьох напрямках: внутрішньодержавному, державному зовнішньоекономічному (експорт та імпорту товарів) і міждержавному (транзит вантажів територією України).

Організація мультимодальних перевезень, відносини між учасниками мультимодального перевезення, а також їх права, обов'язки і відповідальність визначаються договором мультимодального перевезення та іншими договорами, укладеними відповідно до законодавства України та використовуючи єдиний мультимодальний документ. Це можна налаштувати кількома способами. Перший спосіб - можна співпрацювати з компанією, яка має всі ці види транспорту. Другий спосіб – укласти для себе єдиний договір – скористатися послугами оператора мультимодального перевезення. Оператор зробить усі переговори самостійно та відповідатиме за координацію завантаження, розвантаження та затримок, тобто буде відповідальний за всю процедуру перевезення. На практиці важливими операторами стали експедитори, вони відійшли від своєї традиційної ролі агентів відправника, беручи на себе більшу відповідальність як перевізники. Великі морські перевізники також перетворилися на оператора мультимодального перевезення, вони надають клієнтам так званий сервіс «від дверей до дверей».

Відзначимо, що законодавче забезпечення договірного регулювання даного типу перевезення має ряд переваг. Компанії, які займаються мультимодальними перевезен-

нями, зможуть впоратися із затримками в одній частині відправлення по відношенню до іншої без участі клієнта. Перевагами мультимодальних перевезень є: 1) Ефективність відстеження відправлення: можливість моніторингу за допомогою одного транспортного перевізника від дверей до дверей; 2) доступ до віддалених частин світу з відповідальністю та відповідальністю переміщення одним транспортним перевізником; 3) ефективність часу доставки; 4) мінімізація логістики координації витрат вантажовідправника.

За договором мультимодального перевезення, «який укладається у письмовій формі, одна сторона (оператор мультимодального перевезення) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (замовника послуги мультимодального перевезення) надати послугу мультимодального перевезення, у тому числі із залученням інших учасників мультимодального перевезення вантажів до надання послуги мультимодального перевезення, в установленій договором строк.

Істотними умовами договору мультимодального перевезення вантажів є: предмет договору; права, обов'язки сторін; ціна договору; строк дії договору; строк (термін) виконання договору; відомості про сторони договору; вид та найменування вантажу; види транспорту, які будуть використовуватися, та маршрут мультимодального перевезення із зазначенням мультимодальних терміналів, де здійснюється зміна видів транспорту; пункти відправлення та призначення вантажу; відповідальність сторін за неналежне виконання сторонами умов договору; а також усі умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди»[9].

Слід зазначити, що у зв'язку з незадовільною правовою регламентацією мультимодальних перевезень «у вітчизняному законодавстві, регулювання відповідних відносин здійснюється переважно на індивідуальному (договірному) рівні шляхом укладення госпо-

дарських договорів. Дослідження проблемних питань організації та здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні дає підстави поставити питання щодо доцільності єдиного правового регулювання транспортних організаційних договорів різними видами транспорту, розширення видів таких договорів новими договірними конструкціями, зокрема договором про організацію прямих змішаних перевезень, закріплення на рівні законодавства особливостей укладення договорів, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, в електронній формі, зокрема єдиного електронного перевізного документа, що підтверджує укладення зазначених договорів» [7, с. 61].

Також Закон України «Про мультимодальні перевезення» визначає, що «під час здійснення міжнародних мультимодальних перевезень вантажів оператори мультимодальних перевезень, фактичні перевізники використовують товарно-транспортні документи, передбачені міжнародними договорами України, як перевізний документ.

При здійсненні міжнародних мультимодальних перевезень вантажів оператори мультимодальних перевезень використовують єдиний перевізний документ на відрізок маршруту, що пролягає територією України, а також у міжнародному сполученні, якщо це передбачено міжнародними договорами України. Окрім цього, встановлено граничну межу відповідальності оператора мультимодального перевезення під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів» [9].

Висновки. З глобалізацією виробництва та лібералізацією послуг Україна, як ніколи, потребує розширення своїх можливостей щодо пропонування надійних та економічно ефективних транспортних та логістичних послуг, використовуючи переваги технологічного розвитку через відповідний «стрибок» у сучасні технології та комерційні практики;

У всьому світі існує потреба у гармонізації правового середовища для мультимодальних перевезень, зокрема з огляду на розвиток нових видів міжнародних перевезень, таких як комбінований автомобільний/залізничний транспорт та короткі морські перевезення в Європі.

Необхідно надійно та гнучко реагувати на мінливі вимоги замовника за допомогою безперебійної та інтегрованої координації потоків вантажів та обладнання в різних режимах і мати для цього необхідну правову регламентацію. Прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» не є вирішенням цієї проблеми, але є важливим кроком для цього. Вдосконалюючи далі національне законодавство слід нормативно врегулювати поточні та майбутні мультимодальні операційні варіанти та альтернативи, а також окремі аспекти застосування інформаційно-комунікаційних технологій під час мультимодальних перевезень.

Література:

1. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
2. C Bektas, T. & Crainic, T. (2007). A brief overview of intermodal transportation. – URL: <https://www.cirreft.ca/documentstravail/cirreft-2007-03.pdf>
3. Ключева Е.Н., Ильясова Г.А. Правовое регулирование договора прямой смешанной перевозки грузов по законодательствам Республики Казахстан и Украины: сравнительно-правовой анализ. *Вестник Карагадинского университета*. 2016. № 2 (82). С. 59–68
4. Закон України «Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» від 16.09.2014 № 1678-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1678-18#Text>
5. Драпайло Ю.З. Правове регулювання відносин у сфері транспорту відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. *Право і суспільство*. 2015. №5-2. С. 89–93.

6. Закон України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>

7. Павлюк С.М. Щодо договірної регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. *Правничий часопис Донецького університету*. 2019. № 1. С. 54–62.

8. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні : дис. ... к. ю. н., спец. 12.00.03. Харків, 2017. 201 с.

9. Мультимодальні перевезення – на підставі єдиного договору. URL: <https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/multymodalni-perevezennya-na-pidstavi-yedynogo-dogovoru-2/>

References:

1. Rozporiadzhennia KMU vid 30 travnia 2018 r. № 430-r Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

2. C Bektas, T. & Crainic, T. (2007). A brief overview of intermodal transportation. – URL: <https://www.cirrelt.ca/documentstravail/cirrelt-2007-03.pdf>

3. Kliueva E.N., Yliasova H.A. Pravovoe rehulyrovanye dohovora priamoi smeshannoi perezovky hruzov po zakonodatelstvam Respublyky Kazakhstan y Ukrainy: sravnytelno-pravovoi analiz. *Vestnyk Karahadynskoho unyversyteta*. 2016. № 2 (82). S. 59–68

4. Zakon Ukrainy «Pro ratyfikatsiiu Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimi derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony» vid 16.09.2014 № 1678-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1678-18#Text>

5. Drapailo Yu.Z. Pravove rehulivannia vidnosyn u sferi transportu vidpovidno do Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom. *Pravo i suspilstvo*. 2015. №5-2. S. 89–93.

6. Закон України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>

7. Pavliuk S.M. Shchodo dohovirnoho rehulivannia perezvennia vantazhiv u priamomu zmishanomu spoluchenni. *Pravnychiy chasopys Donetskoho unyversytetu*. 2019. № 1. S. 54–62.

8. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні : дис. ... к. ю. н., спets. 12.00.03. Kharkiv, 2017. 201 с.

9. Multymodalni perezvennia – na pidstavi yedynoho dohovoru. URL:

<https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/multymodalni-perevezennya-na-pidstavi-yedynogo-dogovoru-2/>

Hnidenko V.I., Medvediev I.P. Specific issues of contractual regulation of provision of transport services in multimodal transportation. – Article.

The article examines some issues of contractual regulation of transport services in multimodal transport. In the light of the adoption of a new law for our country "On multimodal transportation", this issue has acquired new significance and importance. The article notes that the term "multimodal transportation" means the transportation of goods by several modes of transport using a single contract of carriage. Unfortunately, the technical development of multimodal freight transport is not supported by a proper legal framework. The adoption of the law will regulate multimodal transportation and determine the legal field for the development of modern methods of cargo delivery. And this, in turn, will improve the quality of service to consumers of transport services, reduce environmental pressures on the environment, as well as accelerate the movement of goods between Ukraine and the EU. The article says that the transport sector is the basis for accelerating the development of the national economy by creating a safe, reliable, efficient multimodal transport system based on market principles and meeting the needs of Ukrainian industry.

With the globalization of production and liberalization of services, Ukraine, more than ever, needs to expand its capacity to offer reliable and cost-effective transport and logistics services, taking advantage of technological development through a corresponding "leap" in modern technology and commercial practices;

There is a need around the world to harmonize the legal environment for multimodal transport, in particular with regard to the development of new types of international transport, such as combined road/rail transport and short sea shipping in Europe.

It is necessary to reliably and flexibly respond to changing customer requirements through uninterrupted and integrated coordination of cargo and equipment flows in different modes and have the necessary legal regulations. The adoption of the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation" is not a solution to this problem, but it is an important step in this direction. Further improving national legislation should regulate current and future multimodal operational options and alternatives, as well as certain aspects of the use of information and communication technologies in multimodal transport.

Key words: *transport services, direct mixed service, cargo transportation, multimodal transportation operator, transportation document, multimodal transportation, multimodal transportation agreement.*

Гниденко В.И., Медведев Е.П. Отдельные вопросы договорного регулирования предоставления транспортных услуг в мультимодальных перевозках/ – Статья.

В статье исследованы отдельные вопросы договорного регулирования предоставления транспортных услуг в мультимодальных перевозках. В свете принятия нового для нашей страны закона «О мультимодальных перевозках» этот вопрос приобрел новое значение и важность. В статье отмечено, что термин «мультимодальная перевозка» означает перевозку грузов несколькими видами транспорта посредством одного договора перевозки. К сожалению, технические разработки мультимодальных перевозок грузов не подкреплены надлежащей законодательной базой. Принятие закона позволит урегулировать мультимодальные перевозки и определить правовое поле развития современных способов доставки грузов. А это позволит повысить качество обслуживания потребителей транспортных услуг, снизить экологические нагрузки на природную среду, а также ускорить движение товаров между Украиной и

ЕС. В статье говорится, что транспортная отрасль является основой для ускорения развития национальной экономики путем создания безопасной, надежной, эффективной мультимодальной транспортной системы, базирующейся на рыночных принципах и отвечающей потребностям украинской промышленности.

Ключевые слова: *транспортные услуги, прямое смешанное сообщение, перевозка грузов, оператор мультимодальной перевозки, перевозочный документ, мультимодальная перевозка, договор мультимодальной перевозки.*

Авторська довідка:

Гниденко Вікторія Ігорівна – к.ю.н., доцентка кафедри правознавства юридичного факультету Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, м. Северодонецьк, Україна, <https://orcid.org/0000-0002-9502-7657>;

Медведев Євген Павлович – к.т.н., доцент, доцент кафедри залізничного, автомобільного транспорту та підйомно-транспортних машин Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, м. Северодонецьк, Україна, <https://orcid.org/0000-0001-8566-9624>.

Стаття надійшла до редакції 23 листопада 2021 р.