

**А. А. МАКСУРОВ**

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ**

Монография

Алексей Максуров

**Правовое регулирование  
мультимодальных перевозок  
в России и за рубежом**

«Юстицинформ»

2026

УДК 349.1  
ББК 67.404.213

**Максуров А. А.**

Правовое регулирование мультимодальных перевозок в России и за рубежом / А. А. Максуров — «Юстицинформ», 2026

ISBN 978-5-7205-2315-2

Монография посвящена экономико-правовым аспектам организации внутренних и международных перевозок в прямом смешанном сообщении. Определены теоретические основы этого типа логистики, исследованы проблемы правового регулирования, приведена судебная практика. Сделан анализ норм международного права о мультимодальных перевозках, а также норм зарубежного права сопредельных с Россией государств. Работа будет интересна юристам (ученым и практикам), экономистам, специалистам в области транспорта и логистики, а также лицам, обучающимся по данным специальностям. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 349.1  
ББК 67.404.213

ISBN 978-5-7205-2315-2

© Максуров А. А., 2026  
© Юстицинформ, 2026

# Содержание

Введение	6
Глава 1. Мультимодальная перевозка как правовая категория	12
1.1. Правовая сущность мультимодальной перевозки и причины концепта	12
Конец ознакомительного фрагмента.	14

**А. А. Максуров**  
**Правовое регулирование мультимодальных**  
**перевозок в россии и за рубежом**

© ООО «Юстицинформ», 2026

*Светлой памяти моего отца – Анатолия Филипповича Максурова,  
отдавшего свои лучшие годы становлению экономики страны,  
посвящается эта книга.*

## Введение

Написание этой работы было вызвано необходимостью анализа правового механизма мультимодальных перевозок, в том числе, международных перевозок, с точки зрения предложения действенного концепта решения основной правовой проблемы – определения ответственности всех участников перевозочного процесса на стороне исполнителя договора.

Ни для кого не секрет, что эффективное регулирование процесса осуществления мультимодальных перевозок правовыми средствами в настоящее время имеет существенное экономическое, в том числе, инвестиционное, геополитическое и социальное значение.

Транспортная отрасль традиционно занимает значимое место в мировой экономике, в том числе, с точки зрения поддержания производственной и социальной инфраструктуры. Транспортное сообщение связывает регионы России в единое экономическое пространство, обеспечивает интеграцию с мировым сообществом и глобальной экономической системой. При этом исторически Россия имеет выгодное положение с точки зрения экономической географии, что уже само по себе потенциально способствует осуществлению мультимодальных перевозок, а физическая география страны зачастую требует комбинированного использования различных видов транспорта даже при внутринациональных перевозках.

Очевидные причины, главным образом, особенности национальных территорий и требование экономической эффективности предпринимательства в транспортной деятельности, привели к тому, что международные мультимодальные перевозки стали основным видом трансграничного сообщения.

Процесс правового регулирования вопросов мультимодальных перевозок находится в активной динамике. С 01.09.2025 вступил в силу Федеральный закон «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.08.2024 № 288-ФЗ (далее – Закон о прямых смешанных перевозках), положения которого значительно изменились сравнительно с первоначальным проектом и требуют научного осмысления и анализа. Активно развиваются нормы международного и регионального, в частности, европейского права, и права конкретных «транспортных коридоров», зарубежное законодательство о мультимодальных перевозках.

Вместе с тем, до настоящего времени, ни в доктрине, ни в нормах международного права нет устоявшегося понимания мультимодальной перевозки как особого способа организации перевозочного процесса. Нет и единства мнений по поводу сущностных признаков международной мультимодальной перевозки. В международном праве действуют существенно различающиеся между собой концепции мультимодальных перевозок, которые, каждая по своему, решают вопросы ответственности участников перевозочного процесса. Имеет место неопределенность в установлении права, подлежащего применению к отношениям в сфере международной мультимодальной перевозки, как перевозки, осложненной иностранным элементом.

Осмыслению тех правовых проблем, которые сегодня наблюдаются при обращении к механизму мультимодальной перевозки как способу организации перевозочного процесса, а также их посильному разрешению посвящено настоящее исследование.

При работе над темой широко использовались общенаучные, научно-научные и иные методы исследования. Основной акцент при исследовании специфики определения ответственности перевозчика как стороны договора мультимодальной перевозки иди иного участника соответствующих отношений, был сделан на различные способы анализа сложных систем. Важным и значимым стали экономический и организационно-управленческий подходы. Среди юридических методов оказались полезными метод сравнительного правоведения, историко-правовой подход, метод обобщения юридической практики, а также другие методы и приемы научного поиска.

Помимо выводов, представленных в заключении, необходимо обратить внимание на следующие концептуальные соображения.

По всей видимости, мультимодальную (смешанную, комбинированную) перевозку можно обозначить как особый логистический тип перевозок грузов, которые 1) осуществляются с помощью, по меньшей мере, двух видов транспорта (комбинированная перевозка), 2) обладают последовательным телеологическим (целью грузоотправителя) единством как принципом организации перевозочного процесса (единая перевозка) и 3) предполагают единое правовое регулирование перевозочного процесса независимо от его конкретного субъектного состава (общее регулирование).

В работе подвергнуты критике позиции ученых-юристов, полагающих, что мультимодальная перевозка должна сводиться к единому договору и единому правоотношению с множественностью лиц на стороне перевозчиков, и о том, что складывающиеся при мультимодальной перевозке отношения различны по многим факторам, а потому следует вести речь лишь о системе договоров и соответствующей им системе правоотношений.

Это очевидно не так и наиболее перспективным будет рассмотрение мультимодальной перевозки грузов в виде единого правового режима, правоотношение в рамках которого будет единым и комплексным, включающим в себя основные и вспомогательные договорные правоотношения. Тем не менее, данная доктринальная позиция переработана с учетом положений вступившего 01.09.2025 в силу Закона о прямых смешанных перевозках, согласно которому имеют место две группы отношений: 1) отношения из договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, между перевозчиком и грузоотправителем, и 2) отношения между перевозчиками, а также иными лицами, которые участвуют в соглашении об организации перевозок в прямом смешанном сообщении. В указанной части представляется несостоятельным вывод Н. А. Бутаковой об объединении этих групп правоотношений в некоторое «комплексное правоотношение», так как, по мнению автора, следует говорить о комплексе правоотношений (их системе) в сфере мультимодальной перевозки, но не о едином комплексном правоотношении (предмет соглашения и его субъектный состав – различны).

В работе исследованы существенные признаки правоотношений по мультимодальной перевозке. Доказано, что выполнение перевозки груза двумя и более видами транспорта как признак такого правоотношения, имеет не только организационно-технологическое, но и правовое значение, выступая существенным условием договора, регулирующего отношения в области мультимодальной перевозки. Обосновано, что другой признак правоотношения – единство транспортного процесса – выражается в двух аспектах, а именно формальном (исполнение обязательства по перевозке груза по единому транспортному документу) и материальном (единство транспортного процесса на всем пути следования груза). Материальный аспект имеет в том числе и правовую, а не исключительно технико-логистическую, составляющую, и выражается в множественности перевозчиков груза и специфике их договорной ответственности.

Правоотношение по мультимодальной перевозке будет, как материально-правовым, так и организационно-правовым. В последнем случае целями опосредованного правом взаимодействия сторон договора будет достижение результата перевозки и обеспечение экономичности его достижения, но не эффективности доставки, как об этом указывается в литературе.

При реализации мультимодальной перевозки имеет место три группы правовых обстоятельств. Во-первых, это фактические и юридические связи между первым перевозчиком и грузоотправителем как наиболее полное выражение реализации обязательств сторон по договору перевозки в прямом смешанном сообщении (статья 3 Закона о прямых смешанных перевозках). Во-вторых, это присоединение к перевозке иных, помимо первого, соперевозчиков, в отношении которых обычно возникают отношения между последним перевозчиком и грузополучателем и отношения, вытекающие из ответственности соперевозчиков по договору между

грузоотправителем (грузополучателем) и любым участвовавшим в перевозке на стороне перевозчика лицом в ситуации, когда установлен вид транспорта, при перевозке которым произошло неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки или же причине ущерба перевозчиком (ч. 2 ст. 4 Закона о прямых смешанных перевозках). В-третьих, имеют место взаимные обязательства соперевозчиков, вытекающие их заключенного между ними соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении (ч. 2 ст. 2 Закона о прямых смешанных перевозках).

Соисполнительство по договору перевозки всегда обусловлено в своем начале принятием груза первым перевозчиком, однако отдельные обязанности перед грузоотправителем и грузополучателем появляются у последующего перевозчика (соперевозчика) только когда он сам непосредственно примет груз.

Наиболее значимой характеристикой положения оператора мультимодальной перевозки является двойственность его статуса, когда он выступает и в виде первого перевозчика, принявшего груз, и в виде мультимодального оператора. Этой двойственностью определяется специфика ответственности данного лица.

Закон о прямых смешанных перевозках представляет собой ориентированный на заказчика перевозки (грузоотправителя, грузополучателя) вариант наиболее полной ответственности мультимодального оператора, признавая его тем самым заведомо более слабой стороной складывающихся отношений.

В работе подвергнуто критике мнение о несущественности достижения терминологической определенности в вопросе сущности международной мультимодальной перевозки как одной из разновидностей организации трансграничного перевозочного процесса. По мнению автора, более предпочтительным будет подход, предполагающий доктринальное различие понятий «мультимодальная перевозка», «смешанная перевозка», «интермодальная перевозка» и «комбинированная перевозка». В результате доктринального исследования можно прийти к выводам о том, что мультимодальная перевозка может быть как внутренней, так и внешней (трансграничной, международной), международная мультимодальная перевозка всегда будет смешанной, при этом может быть интермодальной или комбинированной, или не относиться к данным типам перевозки, предполагающим «создание» особых видов грузовой единицы.

Проблематику международно-правового регулирования ответственности перевозчиков при мультимодальной перевозке грузов, следует изначально увязывать с вопросами определения материального права, подлежащего применению. При отсутствии в договоре ссылки на применяемое право, оно может быть определено на основании национального права или норм международного права. При этом национальное право и международное право могут отсылать к гражданскому законодательству иностранных правовых порядков.

В соответствии с российским гражданским законодательством, при отсутствии на то указания международного договора, по общему правилу, подлежит применению право страны перевозчика (личный закон перевозчика), либо право территории исполнения договора (право страны исполнения) как исключение из общего правила. К выводу о необходимости применения российского, а не иностранного права, российский суд может прийти даже в ситуации, когда груз был вручен иностранному перевозчику вне территории Российской Федерации для его доставки на территорию РФ. Такое возможно, если основная перевозка осуществляется по российской территории.

Российское законодательство не исключает применения материальных норм международного права при регулировании отношений в области международных мультимодальных перевозок: российский закон не содержит императивных норм, иначе решающих данный вопрос, и, при отсутствии противоречия публичному порядку РФ, это возможно.

В настоящее время единая международно-правовая политика относительно договорных отношений по мультимодальной перевозке пока еще не сложилась. Принципиально имеют

место две модели: модель полной ответственности первого перевозчика (перевозчика, принявшего груз) как мультимодального оператора за собственные действия и действия соперевозчиков, и модели, в той или иной мере такую широкую ответственность отрицающие – от модели сетевой ответственности до модели частичной солидарной ответственности.

Основным вопросом, возникающим в рамках предложения международным правом концепций ответственности перевозчиков по мультимодальной перевозке грузов, будет то, каким образом должна быть решена проблема ответственности мультимодального оператора. Эта проблема изначально имеет экономический, а не правовой характер. Она заключается в том, что в большинстве согласованных на международном уровне актов (хотя и не вступивших пока в силу) в интересах привлечения клиентов (заказчиков) и облегчения процесса использования грузоотправителем правовых возможностей по взысканию ущерба, на мультимодального оператора без какой-либо компенсации возлагаются дополнительные риски ответственности за других лиц, связанные с невозможностью удовлетворения регрессного требования. Однако и противоположная – сетевая – модель ответственности перевозчиков не может удовлетворить рыночные запросы заказчиков грузовых перевозок ввиду ее явной неэффективности, затрудняющей для грузоотправителя защиту его прав.

Автор предлагает два пути решения проблемы.

Во-первых, если взять за основу модель полной ответственности первого перевозчика как мультимодального оператора, то вопросы его ответственности следует облегчить в части оснований и размера и упорядочить.

Так, следует наделить мультимодального оператора отдельными дополнительными правами в отношении регрессных требований к соперевозчикам. Будет правильным предусмотреть норму, согласно которой предел ответственности соперевозчика, присоединившегося к договору международной мультимодальной перевозки, должен определяться по акту, регламентирующему отношения в области мультимодальной перевозки, а не по актам, касающимся ответственности перевозчиков на отдельных видах транспорта. Ответственность соперевозчиков не может быть менее предела ответственности мультимодального оператора.

Необходимо установить правило, в силу которого при установлении виновного перевозчика грузоотправитель не вправе обратиться с иском к первому перевозчику (мультимодальному оператору), а должен указать в качестве ответчика перевозчика-нарушителя. Первый перевозчик (мультимодальный оператор) должен выступать при рассмотрении дела третьим лицом.

Целесообразно развивать институт страхования ответственности перевозчиков, в том числе и посредством предоставления им налоговых льгот государствами – участниками международных договоров. Востребованным будет автоматическое создание страховых фондов перевозчиков специально и исключительно для возмещения расходов, связанных с участием их в соглашении по мультимодальной перевозке, либо даже для перевозки конкретного груза.

Во-вторых, возможно предложение новой модели ответственности соперевозчиков, в качестве которой может выступать изначальная солидарная ответственность соперевозчиков при обращении грузоотправителя с иском к любому из них. Иные соперевозчики автоматически привлекаются к участию в процессе в качестве третьих лиц.

Будет верным в таком случае иначе распределить бремя доказывания: следует установить презумпцию виновности перевозчика, согласно которой владелец груза должен будет доказать только наличие повреждения груза, а доказывать отсутствие собственной вины в этом должен каждый из перевозчиков. Однако если не будет доказана вина конкретного перевозчика, но все-таки судом будет установлен факт повреждения груза, то ответственность перед владельцем груза должны понести оператор мультимодальной перевозки и соперевозчики пропорционально полученным им от заказчика перевозки денежными средствами в счет оплаты перевозки даже при отсутствии вины.

Во всех случаях грузоотправителю должна быть предоставлена возможность обратиться с иском к соперевозчикам в своем национальном суде по национальным правилам судопроизводства.

Коллизионная привязка может быть двойкой: к праву страны перевозчика (личный закон перевозчика), когда перевозчик-нарушитель установлен, и к праву страны перевозчика – мультимодального оператора с привлечением в качестве соответчиков всех других перевозчиков, – когда перевозчик-нарушитель не установлен.

Среди практических предложений, направленных на совершенствование российского законодательства о мультимодальных (прямых смешанных) перевозках, можно, в числе прочих, выделить следующие.

В первую очередь, очевидно, что вступление в силу Закона о прямых смешанных перевозках создало новую правовую неопределенность, поскольку данный закон намного более широко определяет собственный предмет правового регулирования, чем это предусматривалось в статье 788 ГК РФ. Остается неясным, как быть в ситуации, когда перевозчиками были заключены соответствующие соглашения ранее, в том числе, если некоторая постоянная перевозка осуществляется в соответствии с ними и сегодня. Могут иметь место и фактические отношения в области осуществления мультимодальной перевозки при отсутствии участия перевозчиков в конкретном соглашении. Права и обязанности перевозчиков и грузоотправителей (грузополучателей) в таких отношениях также должны быть упорядочены и защищены.

По этим причинам следует изложить статью 788 Гражданского Кодекса Российской Федерации в следующей редакции:

«1. В случае заключения договора мультимодальной (прямой смешанной) перевозки, то есть перевозки, осуществляемой двумя и более видами транспорта в рамках единого транспортного процесса и по единому транспортному документу, в обязанности первого перевозчика, принявшего груз, входит организация доставки груза (пассажира) в пункт назначения соответствующим видом транспорта.

2. Первый перевозчик, принявший груз, несет солидарную ответственность за сохранность груза, соблюдение сроков доставки груза или пассажира, качество оказанной пассажиру услуги по перевозке совместно с непосредственными перевозчиками и иными лицами, осуществившими сопутствующие перевозке работы и оказавшие услуги (погрузка и выгрузка груза и его хранение, питание пассажира и т. п.), в том числе на фактических договорных началах.

3. Соглашениями указанных в пункте втором настоящей статьи лиц могут быть установлены любые положения, не ограничивающие права грузоотправителя (грузополучателя, пассажира, владельца груза), предусмотренные гражданским законодательством Российской Федерации.

4. Указанные в пункте третьем настоящей статьи соглашения не должны противоречить нормам закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках».

По мнению автора, часть 4 статьи 4 Закона о прямых смешанных перевозках сформулирована некорректно, поскольку предполагает возникновение права регресса у первого перевозчика только в том случае, когда он уже осуществил возместительные (компенсационные) и штрафные выплаты грузоотправителю (грузополучателю), причем осуществил их в полном объеме. Этот подход способен в отдельных ситуациях без должных к тому оснований существенно усложнить экономическое положение первого перевозчика, привести к излишним и неоправданным расходам, когда в них не заинтересована сама потерпевшая сторона (грузополучатель или грузоотправитель), а, вследствие возможной несостоятельности виновного перевозчика, и вовсе потерять убытки.

В частности, по взаимному соглашению первого перевозчика и грузоотправителя платежи могут быть разнесены по суммам и времени, они могут быть заменены иным исполнением и т. п. Все это время право регрессного требования у первого перевозчика к перевоз-

чику-виновнику будет отсутствовать, а может и не появиться вовсе – в тех случаях, когда денежное требование будет заменено реальным исполнением (оказанием транспортной услуги и т. п.). Соответственно, указание на уже произведенную выплату также должно быть исключено из положений закона на любое удовлетворение требований грузоотправителя как кредитора по обязательству.

Кроме того, в целях стабилизации гражданского оборота право регрессного требования к виновному перевозчику должно возникать по мере выполнения первым перевозчиком обязательства по выплате компенсации причиненного ущерба, когда стороны согласовали его поэтапное погашение, то есть частями.

В результате предлагается изложить часть 4 статьи 4 Закона о прямых смешанных перевозках в следующей редакции:

«4. Если иное не предусмотрено соглашением об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, перевозчик, заключивший договор перевозки в прямом смешанном сообщении, и выплативший пассажиру, грузоотправителю, грузополучателю возмещение в соответствии с частью 1, 2 или 3 настоящей статьи в полном объеме, либо, с согласия этих лиц иным образом удовлетворивший их интересы, имеет право регрессного требования к стороне соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, в результате действий (бездействия) которой произошло неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки в прямом смешанном сообщении, причинен вред жизни или здоровью пассажира, его ручной клади, багажу, грузобагажу, ущерб грузоотправителю, грузополучателю, в части, в которой им были удовлетворены интересы этих лиц».

Закон о прямых смешанных перевозках необоснованно ограничивает автономию воли участников гражданского оборота – перевозчиков, которые могут установить в соглашении об организации перевозок в прямом смешанном сообщении иной порядок возмещения вреда, например, уменьшив долю первого перевозчика, поскольку он и так несет повышенные риски как мультимодальный оператор и к тому же первоначальную выплату грузоотправителю (грузополучателю) также производит именно он.

По этой причине предлагается дополнить часть 5 статьи 4 Закона о прямых смешанных перевозках словами:

«... если иное не установлено соглашением об организации перевозок в прямом смешанном сообщении».

4. Установленный Законом о прямых смешанных перевозках механизм компенсации первому перевозчику уплаченных им сумму компенсации грузоотправителю (грузополучателю) именно в равных долях представляется несправедливым и экономически не всегда оправданным по причинам, подробно указанным в работе.

Решение указанной проблемы может быть достигнуто различными путями, описанными в работе, однако в сложившихся условиях представляется наиболее целесообразным дополнить часть 5 статьи 4 Закона о прямых смешанных перевозках абзацем вторым следующего содержания:

«Суд может отступить от принципа равенства долей возмещения перевозчику, заключившему договор перевозки в прямом смешанном сообщении, уплаченного им пассажиру, грузоотправителю, грузополучателю, в случае, когда размер ответственности конкретного перевозчика явно несопоставим с его участием в перевозке и ожидаемой выгодой от такого участия».

# **Глава 1. Мультимодальная перевозка как правовая категория**

## **1.1. Правовая сущность мультимодальной перевозки и причины концепта**

Мультимодальная перевозка представляет собой комплексный перевозочный процесс несколькими видами транспорта.

Вместе с тем, в науке сегодня отмечается терминологическая неопределенность в отношении данного понятия, так как, и в юридической доктрине, и в международных правовых актах существуют различные подходы к соотношению определений перевозки груза как «мультимодальной», «смешанной», «комбинированной», «комплексной» и т. д., причем, как следует из работ дореволюционных цивилистов, отсутствие единства терминов имеет исторический характер и наблюдалось уже в доктрине XIX века. Более того, единого определения мультимодальных перевозок как особого вида общественных отношений нет и в международном праве.

По результатам обзора существующих мнений можно утверждать лишь об относительном тождестве (признаваемом не во всех международных актах и не всеми учеными-юристами, специализирующимися в данном вопросе) «мультимодальных» и «смешанных» перевозок. Принципиально важно, что мультимодальная перевозка – это именно единая перевозка, которая, однако, последовательно выполнена несколькими видами транспорта. В этой связи отмечается также, что мультимодальная перевозка груза – это смешанная (комбинированная) перевозка, то есть перемещение груза на определенное расстояние с помощью, по меньшей мере, двух видов транспорта, объединенная единым договорным регулированием.

Причины появления концепции мультимодальных перевозок – экономические, так как именно посредством организации такого перевозочного процесса можно получить наибольшую результативность использования всегда ограниченных ресурсов.

С этой точки зрения к положительным качествам мультимодальной перевозки как единого перевозочного процесса обычно относят, во-первых, уменьшение общего срока перевозки груза, складывающегося из отдельных сроков соответственно виду используемого транспорта, во-вторых, преодоление нередко присутствующей на практике невозможности пройти весь маршрут с помощью одного вида транспорта, и, в-третьих, обеспечение оптимальности использования имеющихся ресурсов в условиях, когда можно преодолеть требуемое расстояние с помощью одного вида транспорта, но это невыгодно с точки зрения затрат.

Специалисты в области логистики указывают также, что благодаря мультимодальным перевозкам можно вести речь об унификации и единстве документов на груз и иных транспортных документов (на само транспортное средство, документов, связанных с перемещением транспортного персонала и проч.). При мультимодальных перевозках значительно облегчается прохождение таможенного контроля и процедуры декларирования груза. Только при такой организации перевозочного процесса возможно наивысшее единство действий всех участников общего процесса перевозки. Как правило, в рамках мультимодальных перевозок достигается согласованная деятельность наиболее профессионально подготовленных специалистов в транспортной сфере, организующих деятельность различных видов перевозок грузов. Во внутригосударственном транспортном пространстве вследствие распространения практики мультимодальных перевозок достигается требуемый уровень координации функционирования национальной транспортной системы, что потенциально позволяет решать задачи, выходящие

за рамки предоставления услуг по перевозке грузов частным лицам (стратегические, оборонные и иные государственные задачи).

В экономической литературе в этой связи отмечается прямая взаимосвязь эффективных комбинаций тех или иных видов транспорта и уровня издержек по доставке груза, а это само по себе упрочивает экономическое положение российских регионов и обеспечивает экономический рост Российской Федерации в целом. С помощью мультимодальных перевозок осуществляется взаимодействие между российскими территориями, что является значимым фактором функционирования единого национального рынка, обеспечения единства транспортного сообщения.

В свою очередь, международные мультимодальные перевозки способствуют отладке согласованной работы транспортной системы в мире в целом. Можно согласиться с высказанным мнением о том, что комбинированные перевозки, когда их участником является резидент иного государства, предполагают некий позитивный эффект для национальной экономики, так как экспорт способствует формированию положительного сальдо внешнеторгового баланса, а импорт товаров создает необходимые условия для конкуренции и насыщает национальный рынок. Огромная российская территория и уникальное место России на пересечении многих торговых путей, особенно, между Европой и Китаем, обеспечивает конкурентоспособность российской транспортной системы, повышает прибыльность участия национальной экономики в международном разделении труда и, одновременно, минимизирует издержки по поддержанию транспортной инфраструктуры в рабочем состоянии, что важно уже для внутритранспортных нужд.

Исследователи доказывают, что именно при мультимодальной перевозке происходит наиболее экономичное использование транспортных путей. Более того, используемый принцип мультимодальной перевозки груза способен обеспечить, с одной стороны, универсальность перевозки, а с другой стороны, полноценный учет местных транспортных условий, включая рельеф территории, состояние дорожного полотна, возможности навигации и прочие позитивные моменты.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.