

В. О. БАЛАНОВ (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна)

РОЗВИТОК КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ТА ДОСВІД ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇНАХ

В статті розглянуто сучасний стан розвитку контрейлерних перевезень в Україні, приведена історія розвитку контрейлерних перевезень в країнах Європи. Досліджуються питання підвищення ефективності контрейлерних перевезень у країнах Європи та в Україні. Розглянуто вплив діяльності контрейлерних перевезень на розвиток транспортної галузі й забезпечення економічної безпеки держави.

Ключові слова: транспортна логістика, інтеграція, інтермодальні перевезення, контрейлерні перевезення, авто трейлери.

В статье рассмотрено современное состояние развития контрейлерных перевозок в Украине, приведенная история развития контрейлерных перевозок в странах Европы. Исследуются вопросы повышения эффективности контрейлерных перевозок в странах Европы и в Украине. Рассмотрено влияние деятельности контрейлерных перевозок на развитие транспортной отрасли и обеспечение экономической безопасности государству.

Ключевые слова: транспортная логистика, интеграция, интермодальные перевозки, контрейлерные перевозки, авто трейлеры.

In the article the current status of piggyback transport in Ukraine, given the history of piggyback transport in Europe. The issues of efficiency piggyback transport in Europe and Ukraine. Influence of piggyback transport on development of transport sector and the economic security state.

Key words: transportation logistics, integration, intermodal transportation, piggyback, car trailers.

Вступ

Потреби в переміщенні, постійно розвивались та удосконалювались, протягом багатьох століть супроводжували суспільство. Важко уявити розвиток сучасної країни без потужної транспортної системи. Провідну роль в забезпеченні значного підйому національного виробництва та культурного рівня життя населення відіграє транспорт, який сприяє ефективному функціонуванню і розвитку промисловості та сільського господарства.

Вантажні перевезення є потужним фактором розвитку суспільства й продуктивних сил країни. Інтеграція України в Європейський Союз вимагає використання сучасних організаційних форм та прогресивних технологій у перевізному процесі. Завдяки високим швидкостям транспортних засобів вантажні контрейлерні перевезення набирають нового сприйняття у підвищення ефективності діяльності залізниць, що є сьогодні надзвичайно актуальним. У міжнародних перевезеннях спостерігається тенденція до розширення використання комбінованих перевезень, а саме контрейлерних, коли значну частину маршруту автопоїзд з вантажем транспортується на залізничній платформі. В країнах ЄС даний вид перевезень достатньо розвинений і має сталий попит. Важливим чинником поширення даного виду перевезень є

прийняття суворого екологічного законодавства, а також ухвалення законів про заборону руху автопоїздів у вихідні та святкові дні. Це суттєво обмежує рух вантажівок по автошляхах, у зв'язку з чим автомобілісти змушені користуватися послугами залізничного транспорту.

Основна частина

Велику роль в розвитку транспорту у країнах Європи пов'язують із стимулюванням змішаних (інтермодальних) перевезень. Серед їх різновидів в останній час поширення одержали контрейлерні перевезення. Головна мета активізації контрейлерних перевезень полягає у переключенні частини вантажопотоків з автомагістралей на залізницю, а також створення системи що знижує екологічне навантаження і підвищує ефективність міжнародних перевезень.

Розвиток контрейлерних перевезень також пов'язаний із можливістю забезпечувати високі швидкості доставки вантажу при дотриманні режиму праці і відпочинку водіїв автотранспортних засобів, знизити собівартість перевезень, що підвищить конкурентоспроможність національних перевізників, забезпечить поступове інтегрування національної транспортної системи до європейської, та насамперед вирішить одну з найважливіших проблем, а саме проблему екології і збереження навколишнього сере-

довища. Причому в країнах Європи саме це питання стоїть в основі – за законодавством багатьох країн рух великовантажних автомобілів у вихідні та святкові дні просто заборонений. Крім того, саме контрейлерні перевезення в значній мірі відповідають загальнодержавним інтересам – зберігають дорожнє полотно, розвантажують багато автомагістралей і, як наслідок, знижують аварійність на дорогах. Саме тому в європейських країнах контрейлерні перевезення значною мірою дотуються державою. Поряд із зазначеними чинниками перспективи контрейлерних перевезень в Україні у найближчі роки будуть визначатися розвитком мережі міжнародних транспортних коридорів, створення яких віднесено до пріоритетних напрямків вітчизняного транспортного комплексу.

За останній час інтенсивно зростають обсяги міжнародних перевезень автомобільним та залізничним транспортом. Однак, аналіз досліджень контрейлерних перевезень свідчить, що автомобільна і залізнична частини сполучення розглядаються ізольовано. При такій моделі порівняння прямого і змішаного сполучення не враховується різниця в кількості технологічних операцій і їх тривалості, відстані перевезень, а також технологічні особливості формування залізничних маршрутів. Основним напрямком підвищення ефективної роботи транспортної галузі є запровадження інтермодальних, зокрема контрейлерних перевезень [1]. Так у країнах Євросоюзу частка інтермодальних перевезень (основними серед них є автомобільно-залізничні) становить 11-17 % [2]. Необхідно також відмітити, що обсяги вантажних перевезень між Україною та Польщею в останні роки також мали тенденцію до зростання. В період з 2005 р. по 2010 р. загальний обсяг вантажопотоку збільшився у 2,8 рази, а обсяг транзитних перевезень збільшився у 3,6 рази [3].

Україна має великий потенціал для розвитку торгівельно-транспортної мережі, адже вона має унікальне, вигідне транспортно-географічне положення на перехресті вантажних торгівельно-транспортних європейських та євразійських доріг. На підставі цього активно розробляється програма «From Door to Door». Згідно цієї програми при її реалізації вводиться нова технологія – мультимодальні вантажні перевезення: контрейлерні перевезення автоприцепів на спеціалізованих залізничних платформах.

Контрейлерним перевезенням властиві такі переваги [4-7] як поєднання якостей двох домінуючих видів транспорту – маневреності, опе-

ративності і швидкості автомобільного транспорту і високої продуктивності, незалежності від погодних умов і безпеки залізничного транспорту.

Таким чином, втілюється в життя найпривабливіший на ринку транспортних послуг принцип доставки вантажу «від дверей до дверей». Крім того, створюються сприятливі умови для розширеного використання технології ЛТ («Just in time»).

Розвиток контрейлерних перевезень в Європі на перших етапах стримував габарит більшості європейських залізниць, тому довелося реконструювати тунелі (наприклад, через перевали в Альпах), піднімати їх висоту до 4 м, створити платформи з поглибленими кишенями в площі днища, куди опускаються колеса автопоїздів і автотрейлерів.

Таку технологію назвали «Біжуче шосе» (від німецького *Die Rollende Landstrasse* або по-англійськи *rolling motorway (Ro Mo)*). Це транспортування автомобіля з причепом або напівприцепом на залізничній платформі з пониженим підлогою. При цьому, якщо разом з вантажем в спеціальному пасажирському вагоні слідує водій, тоді це буде транспортування з супроводом (*accompanied intermodal/combined transport*). Якщо вантаж перевозиться без водія – це транспортування без супроводу (*unaccompanied intermodal/combined transport*). Автозаводи налагодили виробництво магістральних тягачів, обладнаних спальним місцем для одного з водіїв, з великим запасом пального, зі швидкостями 100 км/год і вище. Зчепи такого тягача з фургоном або з контейнерним шасі отримав назву автопоїзда (*roadtrain*). Прикладом контрейлерного сполучення з супроводом в даний час є кругові маршрути з 20 низькосидячих платформ і комфортабельного вагону Італійської та Австрійської залізниць через Сен-Готтардській тунель між м. Воргль в Австрії та м. Тренто в Італії з щоденним відправленням поїздів.

Недоліком технології «Біжуче шосе» є перевезення надлишкового нетоварної ваги – тягача, напівпричепа і водія. Крім того, потрібно створювати необхідні умови для водіїв під час шляху. Тим не менше, вони знаходять попит в країнах Східної Європи, оскільки тут діє величезне число дрібних автопідприємств, які не мають достатнього числа тягачів і персоналу водіїв. «Біжуче шосе» часто використовується також для доставки вантажів у важкодоступні для транспортування райони, коли виявляється більш економічним провезти автопоїзд через

залізничні тунелі замість довгого серпантину по гірській дорозі.

На європейських залізницях прийняті вантажні габарити передбачають максимальне значення для висоти вагона з інтермодальною транспортною одиницею (контейнером, знімним кузовом або полу-трейлером) – 4,18 м (габарит В+).

Тому контрейлерні перевезення навіть у вагонах зі зниженим підлогою можуть виконуватися на обмеженому числі маршрутів.

Значного поширення в Європі отримали так звані «знімні кузова» (swap bodies). Кузов автомобіля знімають з шасі, перевозять залізницею на деяку відстань, де встановлюють на інше шасі і на ньому доставляють в кінцевий пункт призначення. Знімні кузова в порівнянні з контейнерами або напівпричепами більш легкі, але менш міцні, так що не допускають штабелювання і не здатні достатньою мірою захистити перевозяться вантажі. Для їх транспортування на шасі вантажівки або на вагоні необхідні спеціальні пристрої (переламувати опори, поворотні замки). Знімні кузова не можуть ставитися в кілька ярусів і тому займають багато місця на терміналі. Однак габарит по висоті у них менший, ніж у напівпричепів, що і забезпечило їм повсюдне застосування.

В Україні перші експерименти з контрейлерних перевезень [8] були проведені ще в 90-ті роки ХХ століття, тоді ж були перші спроби виготовити спеціалізовані платформи. У 1996 р. було здійснено пробну поїздку Дніпропетровськ (Україна) – Захонь (Угорщина), а в 1998 р. за маршрутом Луганськ – Київ – Катовіце (Польща) проїхав перший в Україні контрейлерний поїзд. Проте регулярні перевезення почалися здійснюватися тільки 2003 р., коли в лютому почав курсувати швидкісний поїзд комбінованих перевезень «Вікінг», а в квітні за маршрутом Київ – Славкув (Польща) контрейлерний поїзд «Ярослав». В 2003-2005 рр. поїздом «Ярослав» було перевезено 3,2 тис. автопоїздів. На той час послуга перевезень контрейлерно-придатних вантажів користувалась великим попитом і була рентабельною. Користування потягом «Ярослав» знімало багато проблем з перевізників, зокрема при отриманні дозволу перетину кордону. Але прийняття змін до митного законодавства та полегшення умов роботи перевізників значно скоротило зацікавленість вантажовласників контрейлерними перевезеннями. На початку 2006 р. збільшили тарифи польські залізничники, потім підвищили тарифи [10] при перевезенні вантажів те-

риторією України, державою не було запроваджено відповідних тарифних дотацій на контрейлерні перевезення, тому автоперевізникам стало не вигідно користуватися такою послугою.

В 2009 році відбулося відродження контрейлерних перевезень, пробний потяг «Ярослав» здійснив перший, після чотирирічної перерви, проїзд за маршрутом Київ – Славкув (Польща).

На території України лідером в сфері організації перевезень вантажів між країнами СНД, Прибалтики, Європи й Азії виступає український державний центр транспортного сервісу «Ліски». На сьогодні для того, щоб максимально ефективно організувати перевізний процес [9] регулярно курсують два контрейлерні поїзди «Вікінг», за маршрутом Іллічівськ – Клайпеда (Литва), і «Ярослав», сполученням Київ – Славкув (Польща). Введення спеціальних тарифів на перевезення вантажів – це основний пріоритет для ефективної організації контрейлерних перевезень.

У нинішніх умовах Укрзалізниця ставить перед собою завдання залучення додаткових обсягів перевезень у конкурентних сегментах транспортного ринку, а це в першу чергу організація контейнерних і контрейлерних перевезень. А в перспективі – ще глибше проникнути в Європу. Уже зараз можна мобілізувати центральні, а не тільки прикордонні термінали та сформувати транспортну логістику так, щоб, завантаживши автомобіль на європейський рухомий склад, швидко добратися до пункту перевантаження, переставити на платформи широкої колії й через Україну везти далі в Росію і Казахстан.

Висновки

Організація змішаних перевезень вантажів є одним із головних напрямів сучасної європейської транспортної політики. Міжнародна практика свідчить [11], що в останні роки дві третини перевезень вантажів у міжнародному сполученні здійснювалось у змішаних сполученнях за принципом «від дверей до дверей». В Україні, при значному потенціалі змішаних, зокрема, комбінованих перевезень, впровадити їх досить не легко: однією із основних причин такого становища є низький рівень правової урегульованості змішаних перевезень. Розглядаючи переваги, які обумовлюють сьогодні актуальність розвитку контрейлерних перевезень вантажів, можна виділити наступні важливі завдання:

– впровадження новітніх технологій перевізного процесу, що поєднують в собі відносно високу швидкість і помірну вартість доставки вантажів;

– здійснення організаційно-технічної роботи зі створення нових контейнерно-контрейлерних терміналів та розвитку нових транзитних маршрутів даного напрямку перевезень в перспективних географічних напрямках;

– посилення екологічних вимог транспортним підприємствам вирішить питання економії енергоресурсів, попередження перевантаженості автодоріг і скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод;

– можливість застосування до експортних та імпортованих контейнерних перевезень спрощених митних процедур і лояльних тарифних ставок.

– гарантування безпеки та збереження вантажів під час руху.

Для здійснення ефективного розвитку контейнерних перевезень потрібно подальше врегулювання митних процедур перетину кордонів, розподіл доходів між учасниками перевізного процесу, а все це неможливо без державної підтримки в вирішенні окремих питань нормативно-правової бази. Рішення цих питань зацікавить нових замовників, підвищить конкурентоспроможність контейнерних перевезень, що вплине на формування ефективної транспортної системи країни

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Франчішек, Н. Способи реанімації комбінованих перевезень [Текст] / Н. Франчішек // Перевізник УА. – 2007. – № 1, 2. – С. 16-17.

2. Куренков, П. В. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении [Текст] / П. В. Куренков, А. Ф. Котляренко // Экономика. Логистика. Управление. – Самара: МПС, «Самарская ГАПС», 2002. – 628 с.

3. Буркинський Б. В., Котлубай А. М. Україна в ВТО: проблеми и перспективи розвитку // Економи-

ка України. Київ: Преса України 2010, Вип. 11 (537), С. 76-87;

4. Кирпа, Г. Н. Перспективы развития контейнерных перевозок по международным коридорам Украины [Текст] / Г. Н. Кирпа, Ю. В. Демин // Бюллетень ОСЖД. – 1997. – № 1. – С. 3-8.

5. Демин, Ю. В. Технічне забезпечення контейнерних перевезень міжнародними коридорами України [Текст] / Ю. В. Демин, Г. М. Кирпа // Залізничний трансп. України. – 1997. – № 1. – С. 28-32.

6. Кирпа, Г. Н. О возможных путях развития комбинированных перевозок грузов в Украине [Текст] / Г. Н. Кирпа, Ю. В. Демин // Праці Західного нау. центру ТАСУ: Проектування, виробництво та експлуатація транспортних засобів і поїздів. – 1995. – Т. 2. – С. 64-65.

7. Кирпа, Г. М. Підвищення ефективності використання рухомого складу для інтенсифікації перевезень у міжнародному сполученні [Текст] / Г. Н. Кирпа // Праці Західного нау. центру ТАСУ: Проектування, виробництво та експлуатація транспортних засобів і поїздів. – 2006. – № 13. – С. 40-50.

8. Кирпа, Г. Н. Организация контейнерных перевозок в Украине [Текст] / Г. Н. Кирпа // Монографія. – Днепропетровск: Арт-Пресс, 1998. – 132 с.

9. Дьомін, Ю. М. Технічне забезпечення контейнерних перевезень міжнародними коридорами України [Текст] / Ю. М. Дьомін, Г. Н. Кирпа // Залізничний трансп. України. – 1997. – № 1. – С. 28-32.

10. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. Тарифне керівництво №1 [Електронний ресурс]: Затв.: Наказ Мінтрансу та зв'язку України 26.03.2009 № 317 / Режим доступу: <http://old.uz.gov.ua/?m=info.normdocs.tarpolmain.tarpt1&lng=uk>.

11. Нефедов, Н. А. Применение контейнерных поездов при международных перевозках грузов [Текст] / Н. А. Нефедов, Т. В. Харченко, Н. В. Пономарева // Сб. науч. трудов. – Харьков: ХНАДУ, 2003. – Вып. 21. – С.90-92.

Надійшла до редколегії 24.10.2012.

Прийнята до друку 28.10.2012