

УДК 621.923

Я. І. Головата

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

КОНТРЕЙЛЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Y. I. Holovata

CONTROLLER TRANSPORTATION AS A TOOL FOR DEVELOPMENT OF UKRAINE'S TRANSPORT SYSTEM

Реформування економіки України на основі ринкових принципів неможливе без подальшої інтеграції у світове та, насамперед, європейське господарство. Важлива роль у цьому процесі належить транспорту, який має сприяти найшвидшому входженню України в загальноєвропейську економічну систему

В умовах євроінтеграції одним із головних та пріоритетних завдань для економіки України стає підвищення рівня транзитності її транспортних систем, удосконалення транспортно-митних технологій, що неможливо здійснити без поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах і розвитку інтермодальних систем міжнародних перевезень. Одним із інноваційних способів вирішення цих завдань є здійснення контрейлерних перевезень.

Контрейлерні перевезення - це перевезення визначеними маршрутами автопоїздів, автомобілів, автопричепів, напівпричепів, знімних автомобільних кузовів (в навантаженому або порожньому стані) завантажених одним відправником на станції відправлення на адресу одного одержувача на одну або декілька станцій призначення без переробки на шляху прямування на сортувальних станціях. Даний вид перевезення слід розглядати як закономірне подолання конкурентних відносин між автомобільним і залізничним транспортом і переходу до співпраці.

Контрейлерним перевезенням властиві такі переваги як поєднання якостей двох домінуючих видів транспорту – маневреності, оперативності 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».

Розрізняють два основні види контрейлерних перевезень [1]:

- 1) з супроводом, коли при перевезенні транспортного засобу водій прямує разом з ним в окремому пасажирському вагоні;
- 2) без супроводу, до яких відносяться перевезення контейнерів, знімних кузовів, причепів та напівпричепів.

Ефективність перевезень за другим варіантом значно вища, ніж за першим, але у цьому разі станції відправлення і отримання потягів мають бути забезпечені облаштованими об'єктами інфраструктури для накопичення і збереження напівпричепів, а також тягачами і водіями.

Інтенсивне впровадження контрейлерних перевезень у розвинених країнах (США, Канада, Німеччина тощо) почалося 30-40 років тому, щорічний приріст цих перевезень складає близько 20%. 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 середовища. З метою збереження чистоти атмосфери, навколишнього середовища, автошляхів Урядами європейських країн приділяється значна увага розвитку таких перевезень. Залізничному транспорту за здійснені контрейлерні перевезення надається державна фінансова дотація, оскільки такі перевезення для залізничного транспорту є збитковими, а власникам автомобільного транспорту з боку держави компенсується половина витрат, відносячи їх на статтю захисту навколишнього середовища і збереження експлуатаційної якості автомобільних доріг [3, с. 324-325]. Нині момент контрейлерний вантажообіг в Європі оцінюється в 70 млн тонн

Інтеграція України в Європейський Союз вимагає використання сучасних організаційних форм та прогресивних технологій у перевізному процесі. Контрейлерні перевезення є одним із інструментів розвитку транспортної системи в Україні, то їх здійснення вимагає гармонійного розвитку всіх його складових. Недивлячись на потенціал країни для розвитку торговельно-транспортної мережі, унікальне та вигідне транспортно-географічне положення, Україна не в повній мірі використовує контрейлерні перевезення. Основними причинами цього є: 1) обмежений попит на контрейлерні перевезення; 2) існуючі умови торгівлі; 3) незбалансованість контрейлерного потоку; 4) складність митних процедур; 5) низький рівень ефективності координації та співробітництва між різними видами транспорту; 6) нестабільність транспортних тарифів; 7) відсутність обов'язкових елементів інфраструктури необхідної якості (відсутність шляхів, транспортно-логістичних центрів, недосконалість прикордонних пунктів пропуску); 8) неприпустимий стан транспортних засобів, сервісної інфраструктури та різниця в технічних вимогах до них в Україні та в країнах ЄС; 9) різниця в дозвільних системах, в системах страхування, наявності квотування, контролю тощо 10) нестача залізничного рухомого складу для перевезення контейнерів — фітінгових платформ; 11) неналежний рівень якості збереження вантажів при транспортуванні та розкрадання вантажів [4, с. 99].

Необхідно зазначити, що контрейлерні маршрути для внутрішніх перевезень України не дуже перспективні, оскільки використовувати потяг має сенс лише для подолання відстаней у тисячу кілометрів і більше, тому контрейлер в країні має бути орієнтований в основному на транзитний потенціал [2].

Отже, для ефективного здійснення контрейлерних перевезень як одного із інструментів розвитку інтегрованих транспортних систем країни потрібно досліджувати світовий та вітчизняний досвід організації перевезень, проблеми, з якими стикаються українські вантажоперевізники, а особливо зосередити увагу на подальшому врегулюванні митних процедур перетину кордонів, розподілу доходів між учасниками перевізного процесу, а все це неможливо без державної підтримки у вирішенні окремих питань нормативно-правової бази.

Література

1. Богомазова О.В., Фірсов О.Д. Дослідження проблем та перспектив розвитку комбінованих (контрейлерних) перевезень в Україні/О.В. Богомазова, О.Д. Фірсов [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://nauka.zinet.info/26/bogomazova.php>.
2. Курган М. Досвід експлуатації контрейлерних поїздів у внутрішньому та міжнародному сполученні / М. Курган //Українська залізниця. — 2018. — №12 (42). — С. 49—53.
3. Литвин О.В. Порівняльна характеристика існуючих систем організації контрейлерних перевезень у світі/О.В. Литвин//Вісник Національного транспортного університету. — 2018. — №1 (31). — С. 324—332.