

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Репіч Т.А. доцент кафедри інноваційної діяльності НУХТ, к.е.н.

Україна має вагомі передумови для посилення своєї ролі як транзитної держави. Це її геополітичне становище та наявність в країні потужного транспортного комплексу. В наш час транзитний потенціал держави набуває стратегічного значення, стає важливою складовою національної безпеки.

Наша країна в системі міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків об'єктивно виходить за межі власних інтересів у зв'язку з її тяжінням до географічного центру Європи. Україна покрита густою мережею транспортних шляхів, має розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту. За коефіцієнтом транзитності Україна посідає перше місце в Європі (коефіцієнт транзитності України – 3,75, Польщі, яка займає друге місце – 2,92).

Разом з тим завантаженість українських транспортних коридорів не відповідає їх можливостям. Через територію України щорічно перевозиться більше 60 мільйонів тонн транзитних вантажів, включаючи трубопровідний транспорт для перевезення рідких вантажів, таких як нафта, газ, аміак тощо. А потенційні можливості України оцінюються майже в чотири рази більше – в межах 220 мільйонів тонн транзитних вантажів, і це є стратегічною перспективою для її розвитку.

Сьогодні найголовнішою проблемою при транспортуванні вантажів автомобільними магістралями України є їхня значна завантаженість. Одним із найбільш дієвих способів по розвантаженню міжнародних автомобільних трас може стати розширення контрейлерних перевезень – транспортування автомобілів з вантажами по залізниці.

Контрейлерні перевезення – комбіновані залізнично-автомобільні перевезення причепів, напівпричепів, трейлерів (причепів для великовагових неподільних вантажів) або знімних кузовів на залізничній платформі. В Європі

таку технологію називають «Rolling road» («шосе, що біжить»), тобто перевезення автомобіля на залізничній платформі з пониженою підлогою.

Перевагами контрейлерних перевезень виступають менша, у порівнянні з іншими видами транспорту, вартість перевезень; фіксований графік перевезення, незначний транзитний час; безпека перевезення, збереження вантажів на шляху транспортування; прискорені митні та прикордонні процедури оформлення документів; зменшення негативного впливу на оточуюче середовище.

Недоліком контрейлерної технології вважається необхідність перевезення самого автомобіля (зменшується коефіцієнт використання вантажопідйомності вагона), а також водія, для якого необхідно створити комфортні умови.

Для європейського простору перевезення в змішаному автомобільно-залізничному виконанні вже давно не нововведення. На даний момент контрейлерний вантажообіг в Європі оцінюється в 70 млн т. У ряді випадків контрейлерні перевезення є невід'ємною частиною маршруту через діючі обмеження екологічного та іншого характеру, що стосуються автомобільних перевезень: обмеження осьового навантаження; заборона руху великовантажних вантажних автомобілів по певних днях тижня та по конкретним трасам; незадовільний стан дорожнього покриття; Низька пропускна здатність наявних автомобільних шляхів.

Крім того, на відміну від країн постсоціалістичного табору, вартість перевезення однієї тонни вантажу європейськими залізницями в три рази менше, ніж автомобільним транспортом. У такій ситуації розвиток контрейлерних поїздів становить великий інтерес, особливо з урахуванням фінансового заохочення з боку держави, яке компенсує автотранспортників половину витрат, відносячи їх на статтю захисту навколишнього середовища і збереження експлуатаційної якості автомобільних доріг.

В Україні контрейлерні маршрути з перемінним успіхом існують вже майже п'ятнадцять років, але тим не менше вони завжди були перспективними. Старт експерименту був даний ще в 90-х роках. Першим серйозним проектом

став поїзд «Вікінг», запущений в лютому 1993 р. між українським і литовським портами Іллічівськ і Клайпеда (транзитом через Білорусь). У вартість перевезення включається оформлення документів, проїзд водія, митна реєстрація, охорона протягом усього шляху слідування.

Однією із цілей проекту є залучення вантажів для перевезення залізничним транспортом у напрямку Європа-Кавказ-Азія по коридору TRASECA, а також перевезення вантажів з Туреччини і країн Близького Сходу в північні країни Європи і в зворотному напрямку.

Другою спробою контрейлерних перевезень став потяг «Ярослав» сполученням Луганськ – Київ – Славкув (Польща), який з'явився в 2003 р. Місто Славкув було вибрано тому, що це найзахідніше польське місто, куди доходить «радянська» колія. Проте на даний момент рух потягу тимчасово припинено. Основними причинами називаються наступні – місто Славкув є не вигідним кінцевим пунктом. Потяг був би куди популярніше у разі його продовження до Німеччини. Друга причина – висока ціна перевезення.

Необхідно зазначити, що контрейлерні маршрути для внутрішніх перевезень України безперспективні. «Ставати на рейки» має сенс тільки для подолання відстаней у тисячу кілометрів і більше. Тому контрейлер в Україні головним чином орієнтований на транзитний потенціал.

Розвиток транспортних коридорів в Україні, в тому числі і контрейлерних перевезень, дозволить ефективно використати вдале географічне розташування нашої країни на карті Європи, що, у свою чергу, буде сприяти створенню нових робочих місць; значно збільшиться кількість замовлень українським підприємствам, а головне, це дозволить підняти рівень інвестиційної привабливості інфраструктури, що розвивається, забезпечить статус України як транзитної держави, сприятиме інтеграції національної транспортної системи в міжнародну транспортну систему та реалізації національних стратегічних інтересів.