

УДК 656

Петренко О.І.¹

¹ к.е.н., доц. ДУІТ

БАЧЕННЯ ПІВНІЧНОГО ВИМІРУ У ВИЗНАЧЕННІ СУТНОСТІ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Контрейлерні перевезення через ряд своїх переваг набувають все більшої популярності в Європі та Азії. На сьогодні відсутнє офіційне визначення контрейлерних перевезень (piggyback), яке було б прийняте ООН або іншою міжнародною організацією. Поряд з цим є офіційні визначення ООН, затверджені для інтермодальних та комбінованих перевезень. Так, інтермодальні перевезення визначаються як перевезення вантажів (в одній і тій же одиниці завантаження або транспортному засобі) послідовними видами транспорту без обробки вантажів при зміні режимів транспортування [1]. В ООН використовують термін «комбіновані перевезення» як ідентичний визначенню інтермодальних перевезень. Проте для дефініції саме комбінованих перевезень застосовується визначення, запропоноване міжурядовою транспортною організацією – Європейською Конференцією Міністрів Транспорту (далі – ЕСМТ, European Conference of Ministers of Transport), яке передбачає «комбінацію транспортних засобів, де є один (пасивний) транспортний засіб перевозиться іншим (активним) засобом, який забезпечує тягу і споживає енергію» [1].

Для реалізації транспортної політики ЕСМТ обмежує поняття комбінованих перевезень наступним чином: «Інтермодальні перевезення – це перевезення, де основна частина європейської подорожі здійснюється залізницею, внутрішнім транспортом, водними шляхами або морем, при цьому будь-які початкові та/або кінцеві ділянки шляху є якомога коротшими» [1, с. 11]. Таке додавання відстані не має особливого практичного значення, оскільки фактично досить важко перевірити найменшу відстань транспортування та напрямки руху. Це також виключило б значну частину трафіку через недотримання вимоги про найкоротший шлях, якщо при транспортуванні обираються інші термінали, які не є найближчими, наприклад, якщо з ними відбуваються прямі або частіші за періодичністю вантажні перевезення.

Проект Північний вимір (ND, Northern Dimension) [2] визначає контрейлерні перевезення як: «перевезення напівпричепів або вантажних автомобілів

поверх залізничних вагонів як частина мультимодального транспортного ланцюга» [1, с. 11]. З цим визначенням пов'язане прагнення підкреслити значення контрейлерних перевезень для пришвидшення процесу доставки, спрощення проходження кордонів та його більшу екологічність. Підприємства залізничного транспорту Росії, Норвегії, Білорусії та інших країн також застосовують це визначення. Проект Північний вимір серед своїх завдань має також підтримку й забезпечення розвитку транспортної мережі в Північній Європі, де контрейлерним перевезенням надається особлива роль. Партнерство у галузі транспорту і логістики (NDPTL) [3] підкреслює можливість отримання синергії у поєднанні різних видів транспорту. Наприклад, контрейлерні перевезення можуть перетворитися в сервіс з перевезення кузовів, напівпричепів і контейнерів, застосовуючи конвертовані або багатоцільові вагони чи потяги зі змішаним складом вагонів. Для того, щоб належним чином обслуговувати такий розвиток, повинна бути створена відповідна нормативно-правова база та інфраструктура залізничного транспорту. У перспективі контрейлерні перевезення як вид комбінованого залізничного/автомобільного перевезення можуть бути більш конкурентоспроможними, порівняно з автомобільними перевезеннями, які займають переважну частину у структурі вантажних перевезень всіма видами транспорту у Європі та Азії всередині континенту.

Класифікація контрейлерних перевезень досить обмежена. Найчастіше, виділяють наступні їх види за ознакою способу транспортування:

- транспортування без супроводу напівпричепів автомобілів;
- транспортування без супроводу знімних кузовів;
- транспортування контейнерів без супроводу;
- комбіновані перевезення з супроводом або рухоме шосе (Rolling Highways) [1].

Отже, у визначенні сутності контрейлерних перевезень, згідно з баченням ND, важливо виділяти ті фактори, які їх вирізняють з-поміж інших видів вантажних перевезень. Контрейлерні перевезення характеризуються технологією, що використовує термінальне обладнання, вагонні пристрої та інтермодальні навантажувальні установки. Для них необхідне дотримання вимог щодо побудови терміналів та залізничної інфраструктури, мостів і тунелів, параметрів кліренсу (або навантажувального манометру) та максимальних навантажень на вісь. Контрейлерні перевезення відрізняють сегменти ринку, які вони обслуговують, спосіб надання транспортних послуг, домінуючі бізнес-моделі та умови, в яких вони найбільш успішні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Study on introducing an intermodal (piggyback) transportation solution across the EU/CU border, Service Contract No. 2012/306038/1. Draft Final Report June 2013.

URL:http://www.ndptl.org/c/document_library/get_file?p_1_id=12068&folderId=16355&name=DLFE-1606.pdf.

2. Northern Dimension. URL: <http://www.northerndimension.info/northern-dimension>.

3. Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics. URL: <http://www.ndptl.org/home>.