

Богдан Андрушків

*д-р екон. наук, професор
заслужений діяч науки і техніки України*

Наталя Кирич

д-р екон. наук, професор

Ольга Погайдак

канд. екон. наук

Ігор Стойко

канд. техн. наук

Роман Шерстюк

*докторант Тернопільського національного
технічного університету імені Івана Пулюя
м. Тернопіль*

КОНТРЕЙЛЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ – ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВ'ЯЗАННЯ ПРОБЛЕМИ В УКРАЇНІ (Шляхи удосконалення транспортного обслуговування в умовах гібридної війни)

Постановка проблеми. В умовах, відставання темпів розвитку дорожньої інфраструктури, відсутності розвинутих автомобільних дорожніх міських мереж і основних магістралей, виникають передумови до регулярних порушень нормальних режимів руху транспортних потоків, виникнення між регіональних та міжнародних конфліктів, росту дорожньо-транспортних пригод, у т.ч. зниження якості транспортного обслуговування. Усі ці та інші обставини обумовлюють необхідність пошуку шляхів і засобів розв'язання проблем розвитку контрейлерного (комбінованого) обслуговування в Україні, удосконалення організації використання системи комбінованого транспортного залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування для того, щоб в певній мірі розвантажити сухопутні транспортні магістралі від важкого автомобільного транспорту. Відповідно цим і пояснюється - актуальність і своєчасність означеної теми даного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розробка шляхів і засобів розв'язання проблем розвитку контрейлерного обслуговування в Україні, удосконалення організації використання системи комбінованого транспортного залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування є складною техніко-технологічною, організаційною, екологічною та навіть містобудівною проблемою. Проблематиці удосконалення транспортного обслуговування нині присвятили свої наукові праці російські вчені: Качанов А.Н. [6], який вивчає математичні основи проектування і наладки систем автоматичного управління технічними об'єктами і процесами, Шандров Б.В. [14], Сольниць Р.И., Норенков И.П. [11,13]. присвятили свої праці розвитку систем автоматизованого проектування. Іванько А.Ф., Фалк Г.Б. [5]. Ястребенецкий М.А., Иванова Г.М. [15] у своїх статтях розглядали питання автоматизованого вибору технологічних пристроїв в умовах паркінгів. Свої погляди щодо розвитку транспортного обслуговування, автомобілізації населення в посттоталітарний

період висловили ряд українських учених серед яких: Катрушенко Н.А, який у своїх працях розкриває деякі проблеми розвитку пасажирського транспорту в умовах інтенсивного дорожнього руху. Цимбал Н.М. свої дослідження присвячує програмуванню розвитку автомобільного транспорту як об'єкту управління. Удосконаленню механізмів координації в організації надання транспортних послуг присвячує свої праці Ігнатенко П.О., в свою чергу аналізуванню методів моделювання функціонування міської пасажирської транспортної системи присвятили свої наукові праці Гупчак О.П., Шатенко Є.М. [2]. Шляхи підвищення якості обслуговування пасажирів на маршрутах міського пасажирського транспорту та вплив дорожньої безпеки на економіку автотранспортних підприємств у своїх працях розглядає Поліщук В.П. [2]. Науковцями України в основному розглядаються питання підвищення ефективності роботи транспортних підприємств, організації дорожнього руху в умовах міських поселень тощо.

На жаль, питанню шляхів і засобів розв'язання проблем розвитку контрейлерного обслуговування в Україні, удосконалення організації використання системи комбінованого, транспортного, залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування приділяється уваги недостатньо. Власне ці та інші обставини призвели до некерованого перенасичення вулиць автомобільним транспортом та виникненню проблем у сфері організації транспортного обслуговування.

Виклад основного матеріалу. Програмою розвитку і функціонування комбінованого транспорту в Україні до 2010 року передбачалося створення єдиної системи функціонування залізничного та автомобільного транспорту, що повинно було дозволити здійснювати транспортне обслуговування за схемою від “дверей до дверей” і “точно в термін”. Для підвищення ефективності перевезень було запропоновано розширене застосування контрейлерних перевезень які застосовуються в основному у міжнародних відносинах.

Довідково: Комбіновані або контрейлерні перевезення – перевезення залізничним транспортом автопоїздів, автомобільних причепів або напівпричепів. Для цього залізничники використовують спеціальний рухомий склад – платформи з заниженою базою. Світовий досвід використання подібного виду транспортування вантажівок і вантажів має на меті вирішення одразу кількох проблем. По-перше, збереження чистоти повітря та навколишнього середовища. По-друге, контрейлерні перевезення значною мірою зберігають стан дорожнього полотна, розвантажують автомагістралі, знижують аварійність на автошляхах. У європейських країнах контрейлерні перевезення значною мірою дотуються державою.

Вивчення показало, що більшість вітчизняних підприємств, у яких виникає потреба у перевезеннях, не мають належної інформації про наявність в Україні можливостей організації контрейлерних перевезень. Багато спеціалістів з цієї галузі переконані, що їх організація є ефективною лише в умовах трансконтинентальних та міжнародних перевезень. В іншому випадку реалізація використання контрейлерних перевезень у внутрішніх умовах гальмується через відсутність належно підготовлених під'їзних шляхів, вантажно-розвантажувальних пунктів ін. Відсутність належної реклами, технічних умов для організації транспортного обслуговування, законодавчого та нормативного забезпечення не сприяють розширенню та популяризації цього виду транспортного обслуговування.

В силу цих та інших обставин головною метою, на даний час, є створення найбільш сприятливих умов для розширення контрейлерних можливостей внутрішніх перевезень за рахунок економічних механізмів зацікавлення клієнта, який використовує автомобільний транспорт для здійснення перевезень вантажів залізницею. Одним із шляхів зміцнення залізничних позицій може бути формування своїх, внутрішніх автопарків і здійснення комплексного обслуговування замовників.

Досвід міжнародного співробітництва з залізницями інших держав дозволяє організувати курсування міжнародних поїздів комбінованого транспорту, у складі яких здійснюється перевезення різних видів комбінованих одиниць – контейнерів і автопоїздів. Організація поїздів створює привабливі умови для перевезень вантажів: прискорена доставка, збереження перевезених вантажів, конкурентноздатна, у порівнянні з іншими видами транспорту, вартість перевезення, мінімальний час на проведення контролю на границі, сервіс для водіїв на шляху проходження (до складу поїздів входять купейні вагони, вагони-буфети або вагони-ресторани), збереження екології навколишнього середовища, зменшення навантаження на автодороги, скорочення витрат палива тощо.

На залізницях України спеціально розробленими графіками в напрямку міжнародних транспортних коридорів курсують контрейлерні, контейнерні потяги і маршрутні контейнерні групи, а також поїзди комбінованого транспорту, у складі яких одночасно здійснюються контейнерні і контрейлерні перевезення. За останнє п'ятиріччя обсяги цих перевезень збільшилися більш ніж у 3 рази.

Наприклад, оператор комбінованих перевезень на залізницях України – Державний центр транспортного сервісу «Ліски» – який є структурним підрозділом «Укрзалізниці». Використовуючи мережу терміналів (Дніпропетровськ, Донецьк, Харків, Луганськ,

Одеса), здійснює комплексне транспортно-експедиційне обслуговування, використовуючи переваги комбінованих перевезень – доставку вантажів «від дверей до дверей» і «точно в термін».

З метою реклами своїх послуг та більш детальної інформації стосовно розвитку комбінованих перевезень (маршрут курсування контрейлерних та контейнерних поїздів, технологічні умови, тощо) на залізницях України вони пропонують ознайомитись на Веб-сайті УДЦТС «Ліски» – www.liski.com.ua.

На даний час «Укрзаліниця» має намір відновити і розширити обсяги контрейлерних перевезень залізничним транспортом – про це йшлося на відповідній спільній нараді, що 20 січня відбулася в Міністерстві транспорту та зв'язку України поточного року. Результатом наради стало створення спеціальної робочої групи з представників Міністерства транспорту та зв'язку України, «Укрзалізниці» та інших зацікавлених сторін для оперативного розгляду та вирішення питань відновлення і постійного курсування поїздів комбінованого транспорту.

За інформацією начальника Головного комерційного управління Укрзалізниці Віктора Кушнірчука, сьогодні виникла необхідність повернутися до контрейлерних перевезень з багатьох причин. Серед яких знову ж таки питання екології, зменшення аварійності на автошляхах, розвантаження прикордонних переходів і розширення послуг, що надаються вантажовідправникам залізничним транспортом. «У результаті запровадження комбінованих перевезень виграють споживачі як автомобільного, так і залізничного транспорту», – зауважив Віктор Кушнірчук.

Загалом, за інформацією Віктора Кушнірчука, залізничники вже розробили правила для контрейлерних перевезень, можливе застосування уніфікованої накладної ЦИМ/СМГС, є спеціальний рухомий склад та розроблені привабливі тарифні умови, що закладені в новий Збірник залізничних вантажних тарифів. «Той досвід, що у нас є, говорить, що така послуга може існувати, працювати та успішно розвиватися», – зазначив керівник Головного комерційного управління «Укрзалізниці». Під час наради було озвучено, що залізничники вже написали листи до залізничних адміністрацій Румунії, Польщі, Угорщини, Словачів, Чехії, Австрії, Росії з пропозиціями стосовно відновлення «Укрзалізницею» контрейлерних перевезень.

В «Укрзалізниці» впевнені, що для успішнішої організації комбінованих перевезень на державному рівні мають бути прийняті рішення з транспортної політики. По-перше, необхідно розробити й узгодити проект Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення», по-друге, необхідно спростити та прикорити митні процедури перетину кордонів.

В свою чергу Репіч Т.А. доцент кафедри інноваційної діяльності НУХТ, к.е.н. у своїх матеріалах: «Укрзаліниця має намір відновити комбіновані (контрейлерні) перевезення» [11,13], підкреслює: 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 «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; прискорення 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 змiшаному 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 конкретних трасах; 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 менша, 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 року 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 ТКА8ЕСА, 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 році. 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 невідповідним кінцевим пунктом. Потяг був би куди популярніший 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.

Висновки. Таким чином встановлено, що з ростом обсягів перевезень виникає питання пошуку шляхів і засобів розв'язання проблем розвитку контрейлерного обслуговування в Україні, удосконалення організації використання системи комбінованого транспортного залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування, які перешкоджають дорожньому руху і створюють «пробки», затори, особливо в районах з високою щільністю забудови, як наслідок, це призводить не лише до незручностей, а і до регулярних порушень нормальних режимів руху транспортних потоків, росту дорожньо-транспортних пригод, в т.ч. зниження якості обслуговування. Всі ці та інші обставини обумовлюють необхідність удосконалення шляхів і засобів розв'язання проблем розвитку контрейлерного обслуговування в Україні, удосконалення організації використання системи комбінованого транспортного залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування.

Ці та інші обставини обумовлюють необхідність пошуку шляхів і засобів розв'язання проблем розвитку

контрейлерного обслуговування в Україні, удосконалення організації використання системи комбінованого транспортного залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування. Для організації цієї діяльності доцільно розробити нормативно-правову базу, положення у яких обумовити не лише правила їх функціонування ін., а і засоби матеріальної та моральної зацікавленості у розвитку цього виду діяльності, розвитку реклами і т.д..

У результаті впровадження засобів розв'язання проблем розвитку контрейлерного обслуговування в Україні, удосконалення організації використання системи комбінованого транспортного залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування для користувачів автомобілів крім підвищення зручностей в обслуговуванні, вивільнені, ефективно використанні вагонного парку, скорочується час на транспортування на 20-30%. При цьому знижується витрата палива, поліпшується екологічна ситуація. Відходять на задній план незручності пошуку місця для паркування. Контрейлерне обслуговування в Україні, удосконалення організації використання системи комбінованого транспортного залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування підвищують ефективність використання залізничних платформ, зростають заощадження від 35 до 50% площі. Представляється можливим забезпечити екологічний контроль: зменшити атмосферне та шумове забруднення. За рахунок комунікативного забезпечення покращується інформаційне обслуговування (замовлення місць телефоном), виключаються передплати за обслуговування тощо.

Список використаних джерел

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; За заг. ред. А. М. Редзюка. – К.: ДП «ДержавтотрансНДІп-роєкт», 2005. – С. 52-60.
2. Андрушків Б.М. Інноваційні шляхи розвитку транспортного обслуговування в умовах активної автомобілізації населення посттоталітарного суспільства / Б.М. Андрушків, О.Б. Погайдак, Н.Б. Кирич, Б.Я. Керничний. – Тернопіль: ТНТУ, «Галицький вісник», 2013.
3. Андрушків Б.М. Основи менеджменту: методологічні положення та прикладні механізми: Підручник

для студентів та викладачів економічних спеціальностей вузів / Б.М.Андрушків, О.Є.Кузьмін // 2-е вид., перероб. та доп. – Тернопіль: Лілея, 1997.– 292 с

4. Герасименко В.А. Защита информации в автоматизированных системах обработки данных / В.А. Герасименко. – М., 1994.
5. Иванько А.Ф. Вопросы автоматизированного выбора технологических допусков проектируемого устройства / А.Ф. Иванько, Г.Б. Фалк // Известия вузов. Электромеханика. – 1978. – № 3.
6. Качанов А.Н. Математичні основи проектування і наладки систем автоматичного управління технічними об'єктами і процесами / А.Н. Качанов. – Орел: ОрелГТУ, 2001 – 143 с.
7. Коцюк А.Я. Вдосконалення автобусних маршрутних систем у великих і найбільших містах: автореф. дис. канд. техн. наук / А.Я. Коцюк. – Київ, 1990. – 20 с.
8. Ключев А.С. Проектирование систем автоматизации технологических процессов / А.С. Ключев, Б.В. Глазов, А.Х. Дубровський. – М.: Энергия, 1980. – 512 с.
9. Кузьмінов Г.П. Основи автоматики і автоматизації виробничих процесів. ЛТА ним. С.М.Кирова / Г.П. Кузьмінов. – Л., 1974. – 89 с.
10. Лігум Ю.С. Автоматизовані системи управління технологічними процесами пасажирського автомобільного транспорту / Ю.С. Лігум. – К: Техніка, 1989. – 240 с.
11. Норенков И.П. Системы автоматизированного проектирования. Кн. 1: учеб. пособие для вузов / И.П. Норенков. – М.: Высшая школа, 1986.
12. Сердобинцев С.П. Теория автоматического управления / С.П. Сердобинцев. – Калининград: КГТУ, 2000.
13. Сольничев Р.И. Автоматизация проектирования систем автоматического управления / Р.И. Сольничев. – М.: Высшая школа, 1991.
14. Шандров Б.В. Технические средства автоматизации: учебник для студентов высших учебных заведений / Б.В. Шандров. – М.: Издательский центр «Академия», 2007. – 368 с.
15. Ястребенецкий М.А. Надежность автоматизированных систем управления технологическими процессами / М.А. Ястребенецкий, Г.М. Иванова. – Энергоатомиздат, 1989. – 264 с.
16. <http://www.parkmatik.com.ua>.

И. П. Булеев
д-р экон. наук
академик АЭН Украины
г. Харьков

ЕКОНОМІКА УКРАЇНИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ¹

Постановка проблемы. Устойчивый, хотя и не всегда достаточно эффективный этап развития экономики Украины (тогда еще союзной республики), когда

ежегодный прирост ВВП составлял 2-5%, завершился в 1991 г., когда Украина получила независимость, возможность стать субъектом мирового сообщества. Ве-

¹ Статья подготовлена как промежуточный результат выполнения НИР Института экономики промышленности НАН Украины «Методы развития и обеспечения капитализации промышленных предприятий в условиях институциональных изменений» (2012-2015 гг., номер госрегистрации 0112U006882).