

УДК 656.21

*Канд. техн. наук Д.С. Лючков,  
Ю.А. Борзенкова*

**ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПРОПУСКОМ И ОБСЛУЖИВАНИЕМ  
ТРАНЗИТНОГО ВАГОНПОТОКА ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ  
ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ УКРАИНЫ  
(обзор по грузовым перевозкам)**

*Представил д-р техн. наук, профессор А.Н. Котенко*

Образование общеевропейского внутреннего рынка, открытие границ с государствами Восточной Европы и усиление их участия в европейской экономической жизни привели как к увеличению спроса на международные перевозки, так и к усилению конкуренции. В связи с этим сотрудничество железных дорог (ЖД) европейских стран приобретает все большее значение.

Железнодорожные перевозки требуют транзитного сообщения. Однако здесь возникают проблемы, обусловленные следующими причинами.

**Ширина колеи.** Для резко возросших вследствие расширения Европейского Союза (ЕС) транспортных потоков различная колея является заметным препятствием с точки зрения конкуренции с автомобильным и водным транспортом. Сменные тележки и колесные пары регулируемой ширины делают возможным оборот вагонов по МТК, но обуславливают заметные финансовые расходы и затраты времени.

Технические решения проблемы должны быть увязаны в единую стратегическую и коммерческую концепцию,

ориентированную на максимизацию прибыли от международных перевозок.

### **Системы электроснабжения.**

Последствием различных разработок в отдельных странах стало многообразие систем тока, которое сохранилось до настоящего времени и сильно осложняет соединение железных дорог на границах. С точки зрения конкурентоспособности, на европейском транспортном рынке – это слабое место железных дорог, поскольку даже при использовании современных электровазозов трехфазного тока установка дополнительного оборудования означает увеличение массы и потребного пространства, а в конечном итоге – увеличенную цену тягового подвижного состава.

Установка на одном электровазозе всех четырех широко применяющихся в Европе систем тока оправдана лишь для немногих линий.

Направление снижения расходов на тяговый подвижной состав – его модульная конструкция.

### **Габарит приближения строений.**

Различные габариты приближения строений требуют дополнительного учета и специальных мероприятий и ограничивают свободное и без лишних затрат использование тягового подвижного состава.

Наличие различных габаритов на отдельных железных дорогах делает возможным применение в качестве универсальных только контейнеров с минимальным поперечным сечением.

С учетом стремления к максимальному использованию грузоподъемности вагонов, особенно в смешанном сообщении, это осложняет конкуренцию с автомобильным транспортом. Так как на автомобильном транспорте заметна тенденция к увеличению размеров подвижного состава и его осевых нагрузок.

Поскольку многие ограничения габаритов существуют только на отдельных участках, необходимо в международном

масштабе следовать среднесрочной стратегии, которая при проведении мероприятий по реконструкции на важнейших международных линиях, включенных в МТК, учитывала бы габариты соседних стран и тем самым допускала бы использование ранее несовместимых по габаритам видов подвижного состава.

Это важно для перевозки крупногабаритных грузов, где железные дороги имеют преимущество в сравнении с автомобильным транспортом.

### **Системы сигнализации и обеспечения безопасности, управление движением поездов.**

На национальных транспортных системах (в Европе их около 20) в последние годы внедрены новые системы обеспечения безопасности и управления, несовместимые друг с другом.

Ранее железные дороги ориентировались на внутренние перевозки и не придавали особого значения единым международным системам безопасности, поскольку на границах обычно заменяли и локомотивы, и поездные бригады.

Одно из решений заключается в применении многосистемного подвижного состава, который должен иметь технические системы безопасности всех проследуемых дорог.

Таким образом, для конкурентоспособной работы МТК железные дороги должны стремиться к применению универсальной техники.

**Пересечение границ.** Выполнение международных грузовых перевозок включает в себя технологические компоненты, ответственность за которые несут ЖД, и административно-государственные компоненты (органы таможни и пограничные службы).

По историческим причинам эти компоненты тесно взаимосвязаны, в результате чего пересечение границы по железной дороге проходит в сравнении с автомобильным и водным транспортом тяжелее и дольше.

Существование в Европе в общей сложности 304 пограничных железнодорожных переходов между сетями 44 ЖД отрицательно влияет на международные железнодорожные сообщения в МТК.

Пересечение государственных границ сопряжено с неизбежными задержками технического и эксплуатационного плана.

К числу важнейших эксплуатационных причин относятся следующие:

- отсутствие международной технологии сортировки вагонов по направлениям так, что вагоны не могут быть отсортированы таким образом, как это требуется в стране назначения, в связи с чем на границе снова требуется размечать и переформировать составы;

- не всегда передача вагонов организована на основе взаимного доверия (проводится повторный технический и коммерческий осмотр);

- нет единой технологии транспортировки опасных грузов;

- не для всех возможных корреспонденций установлены сквозные тарифы (на границе требуется перерасчет платы за провоз груза со стороны принимающей железной дороги);

- сопроводительные документы часто доставляются с нарушением установленных правил, что приводит к дополнительным задержкам и к необходимости исключать из состава определенные вагоны;

- таможенные операции.

С учетом перечисленных факторов ЖД должны осуществить ряд мероприятий по совершенствованию работы пограничных переходов.

Для оптимальной работы МТК в точках пересечения государственной границы целесообразно применить следующие меры:

- отмена таможенного контроля;
- отмена технического контроля;
- распространение принципа взаимного доверия на коммерческие вопросы;

- повышение уровня универсализации технических средств.

Эти меры должны повысить конкурентоспособность ж/д транспорта на линиях, включенных в МТК.

### **Использование вагонов.**

Наблюдается конфликт в разработке вагонного парка: с одной стороны, имеется потребность в универсальных вагонах, с другой – парк должен специфицироваться по клиентам и родам грузов. Возможное решение – это модульная концепция вагонов.

Важное значение в этом вопросе имеет автосцепка. До настоящего момента, несмотря на многочисленные эксперименты, не было выработано проекта модифицированной единой автосцепки для всех дорог, включенных в МТК.

### **Международное использование персонала.**

Необходимо использовать в международном сообщении локомотивные и поездные бригады. Если на автомобильном и водном транспорте сквозное использование персонала, то на железных дорогах использование машинистов тягового подвижного состава за границей вследствие различий в технических системах и условиях работы достаточно сложно.

**Связь.** Грузовые перевозки нуждаются в единой замкнутой системе, которая регистрировала бы текущее местоположение и состояние грузовых вагонов.

Следует учитывать проблемы единой тарифной системы, факторы политической ситуации в странах, через которые проходят международные транспортные коридоры.

### **Международное транспортное право.**

Существует ряд документов, подписание которых способствовало бы облегчению наземных транзитных перевозок в МТК Украины:

- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с

применением книжки МДП (Россия подписала);

- Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (Россия не подписала);

- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Россия подписала);

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов КДПГ (Россия подписала);

- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП); (Россия подписала);

и другие документы.

**Выводы.** Преимуществом ЖД является наличие линий большой протяженности с высокой пропускной способностью. Рост объемов перевозок в Европе ожидается за счет ценных грузов в смешанном сообщении по МТК.

Снижающаяся с увеличением дальности перевозок доля постоянных расходов на перевалку грузов ведет к повышению экономичности международных перевозок.

Эксплуатационный процесс может быть в короткие сроки упрощен по многим направлениям, что позволит уменьшить затраты и повысить конкурентоспособность. Технические и организационные препятствия могут быть устранены.

Если на автомобильном транспорте уже давно удалось не только гармонизировать технические и эксплуатационные предписания различных стран, но и унифицировать их во многих деталях, то это должно стать возможным и на железнодорожном транспорте.

Включение железных дорог Украины в структуру МТК вносит изменения в организацию перевозок и управление на железнодорожном транспорте. Эта интеграция вносит коренные изменения в

организацию действий железнодорожного транспорта. Эта задача усложняется экономическим кризисом, спадом объемов производства, перевозок грузов и пассажиров и, вследствие этих факторов, снижением капитальных вложений и финансирования, потерей значительной части производственных мощностей в связи с распадом СССР, дезинтеграцией транспортной системы.

Созданию сети транспортных коридоров на Украине предшествовало решение стран Европейского Содружества о расширении существующей сети международных транспортных коридоров на Центральную и Юго-Восточную Европу, с выходом на Черное, Балтийское моря и на страны азиатского и кавказского регионов (см. таблицу). В марте 1994 г. и июне 1997 г. на проведенных европейских конференциях принято решение о создании девяти трансъевропейских коридоров, связывающих Западную, Центральную и Восточную Европу (так называемые «критские коридоры»).

Кабинет Министров Украины принял Постановление «Об утверждении программы создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине» (Постановление КМУ №346 от 20.03.98 г.). Программа предусматривает проведение комплекса первоочередных мер, направленных на развитие международных транспортных коридоров в Украине, на период до 2005 года.

Через Украину должны пройти три «критских коридора» и три коридора Европейского Содружества.

Украинской стороной вынесено предложение продлить коридор №5 до города Минска, коридор №9 - на Кавказ и создать транспортный коридор между Балтийским (порт Гданьск) и Черным (порт Одесса) морями, а также провести исследование о возможности проведения одной из ветвей транспортных коридоров через Харьковский регион. Работа по

## Організація перевезень і управління на транспорті

созданию и осуществлению проекта планируется до 2015 года.

Создание транспортных коридоров будет осуществляться по двум направлениям:

- реконструкция существующих магистралей;

- строительство новых магистралей (приоритет получают автомобильные дороги).

Предъявляемые требования и условия к железным дорогам Украины:

- скорость движения грузового поезда – 100 км/ч;

- скорость движения пассажирского поезда – 160 км/ч;

- электрическая тяга и оснащение автоблокировкой по всему маршруту;

- мощное верхнее строение пути;

- полное обеспечение сохранности груза;

- новая технология работы железнодорожных станций и узлов, дающая минимум технических операций по обработке поездов;

- сохранение смешанного пассажирского и грузового движения с использованием эффективных графиков движения поездов, предусматривающих пропуск скоростных и обычных поездов;

- сохранение государственной собственности железных дорог;

- стабильный объем грузопотока.

Таблица

Характеристика транспортных коридоров железных дорог Украины

Наименование транспортных коридоров	Крупные ж/д узлы, расположенные в транспортных коридорах, и пограничные переходы	Протяженность, км	
		автотранспорт	железные дороги
1	2	3	4
<b>Критские коридоры</b>			
№3 Берлин – Киев (4)	Мостыская, Львов, Тернополь, Жмеринка	630	700
№5 Триест – Львов (6)	Чоп, Стрый, Львов	245	260
№9 Хельсинки – Одесса (3)	Горностаевка, Чернигов, Киев, Жмеринка, Вапнярка, Одесса – Западная	660	700
<b>Коридоры Европейского Содружества</b>			
БАЛТИКА – ЧЕРНОЕ МОРЕ (D1) (5)	Ягодин, Ковель, Ровно, Бердичев, Казатин, Жмеринка, Одесса	870	920
D2 (ЧЭС) (2)	Рении, Измаил, Одесса, Новоукраинка, Кировоград, Днепропетровск, Ясиноватая, Квашино (Таганрог)	955	1220
ЕВРОПА - АЗИЯ (D3) (1)	Мостыская, Львов, Тернополь, Жмеринка, Фастов, Белая Церковь, Чернолеская, Днепропетровск, Чаплино, Горловка, Красная Могила (Волгоград)	1380	1600

В настоящее время железным дорогам Украины для эффективной работы МТК требуется:

- оптимизировать работу передаточно-пограничных станций;
- сократить междуоперационные простои поездов на станциях, включенных в транспортные коридоры;
- разработать новую технологию для работы с поездами инфраструктуры МТК;
- создать информационную сеть для контроля ситуации в МТК и др.

Украина географически занимает положение транзитной страны, имеет 12 пограничных переходов, соседствует с шестью странами. Соответственно, практически все основные железнодорожные ходы имеют международное значение, обеспечивая внутригосударственные транзитные перевозки и перевозки во взаимодействии с зарубежными странами. Эти перевозки и необходимы, и экономически выгодны, т.к. обеспечивают валютные поступления в страну.

### *Список литературы*

1. Соломаха, І.В. Проблеми і перспективи розвитку транзитних перевезень та підвищення якості транзитних послуг на залізницях України [Текст] / І.В. Соломаха // Зб. наук. праць студентів та магістрів. – Харків: Укр ДАЗТ, 2008. – Вип. 89. – С. 64-68.
2. Кірпа, Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему [Текст]: монографія / Г.М. Кірпа. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Дніпропетровськ: Видавництво Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – С. 190-193.
3. Железные дороги колеи 1520 мм [Текст]: СТН Ц-01-95. – М., 1995. – 86 с.
4. Бесперевалячное грузовое сообщеніе [Текст]: Симпозиум в ЦНИИТЭИ МПС России // Железнодорожный транспорт. – 1996. – № 7. – С. 64-65.
5. Гайдаров, Н. Тележки с раздвижными колесными парами [Текст] / Н. Гайдаров // Бюл. ОСЖД. – 1992. – № 3-4. – С. 20-23.

**Ключевые слова:** транспортные коридоры, транзитные перевозки.

### *Аннотації*

Створення загальноєвропейського внутрішнього ринку спонукає Україну до розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів як найважливішої складової інтеграції в транспортну систему світу.

Проте існує ряд проблем в транзитному сполученні, обумовлений такими причинами: різна ширина колії, габарити наближення споруд, проблеми митного характеру та ін.

За цими напрямками потрібно значно зменшити затрати і підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту, що дозволить закріпити на міжнародному транспортному ринку за Україною великий сектор вантажопотоку.

Создание общеевропейского внутреннего рынка побуждает Украину к развитию национальной сети международных транспортных коридоров как важнейшей составляющей интеграции в транспортную систему мира.

Однако существует ряд проблем в транзитном сообщении, обусловленных следующими причинами: разная ширина колеи, габариты приближения строений, проблемы таможенного характера и другие.

По этим направлениям нужно значительно уменьшить затраты и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта, что позволит закрепить на международном транспортном рынке за Украиной солидный сектор грузопотока.

Today the Railway Transport of Ukraine on the path of European integration. Creating a European internal market encourages Ukraine to develop a national network of international transport corridors, as an essential component of integration in European and world transport system.

However, there are several problems in transit traffic, caused by the following reasons: different gauge, electricity, building size approximation, the problem of the nature of customs and others.

For these areas can significantly reduce the operational process, it will help reduce costs and increase competitiveness of Ukraine which will conso