

## УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССАМИ ПЕРЕВОЗОК

УДК 656.23

*И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, В. В. ЯСИНСКИЙ, младший научный сотрудник НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

### ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНЗИТНОМ СООБЩЕНИИ ЧЕРЕЗ РЕСПУБЛИКУ БЕЛАРУСЬ

Приведен сравнительный анализ контрейлерных перевозок с транспортировкой тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств автотранспортом в различных видах сообщения. Обоснована целесообразность применения контрейлерных перевозок в Республике Беларусь с учетом зарубежного опыта. Рассмотрены особенности функционирования логистических схем транспортировки в сообщении Беларусь – Россия. Приведены результаты исследований возможности перевозки автопоездов на специальных железнодорожных платформах через Республику Беларусь и основные причины невозможности их реализации в настоящий момент в нашей стране: незаинтересованность водителей автопоездов, отсутствие специализированных железнодорожных платформ для их перевозки, необходимость создания условий и экономической заинтересованности организатора (экспедитора или операторской компании) контрейлерных перевозок, достаточно продолжительное время нахождения автопоездов в пункте отправления (до одних суток) при накоплении их на маршрутный контрейлерный поезд, несовершенство нормативно-правовой документации и технологии взаимодействия с таможенной при реализации контрейлерных перевозок. Анализируется возможность транспортировки прицепов на специальных железнодорожных платформах. Рекомендуется комплекс мероприятий, направленных на внедрение и эффективное использование контрейлерных перевозок в Республике Беларусь.

**К**онтрейлерные перевозки (пиггибэк) – форма автомобильно-железнодорожной перевозки, когда автопоезд в полном составе устанавливается на специальную железнодорожную платформу для контрейлерных перевозок; прицеп (полуприцеп) отцепляют от тягача и на станции отправления устанавливают на специальную железнодорожную платформу, доставляют на станцию назначения, вновь прицепляют к тягачу, доставляющему его непосредственно грузополучателю. Организует контрейлерную перевозку экспедитор (оператор смешанных перевозок), выполняя при этом весь комплекс экспедиторских операций.

Контрейлерные перевозки позволяют одновременно использовать преимущества автомобильного и железнодорожного видов транспорта. Однако для их реализации требуются инвестиции в специализированные железнодорожные платформы для перевозки автопоездов и прицепов (полуприцепов), в средства механизации погрузки-выгрузки прицепов (полуприцепов) на железнодорожные платформы, реконструкцию высоких рамп для заезда-выезда автопоездов на специализированные железнодорожные платформы и др.

*Цель* применения в Республике Беларусь контрейлерных перевозок – освободить автодороги от тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств, уменьшив за счет этого расход бюджетных средств на ремонт и содержание автодорог, улучшив безопасность движения при автоперевозках; сократить потребление топливно-

энергетических ресурсов и за счет этого загрязнение окружающей среды (расход топлива на один тонно-километр железнодорожным транспортом в 10–15 раз меньше, чем автотранспортом); обеспечить экономию государственных средств за счет улучшения здоровья нации; повысить транзитные возможности республики; решить проблему перевозки грузов в автопоездах с двигателями Евро-4 и Евро-5 в условиях отсутствия в настоящее время специального топлива для них в странах СНГ; увеличить срок службы автомобильного подвижного состава и т. п.

Контрейлерные перевозки широко применяются во многих странах мира. Опыт стран СНГ в организации таких перевозок довольно скромный, хотя попытки их развития предпринимались в советское и предпринимаются в постсоветское время. В целом во всем мире контрейлерные перевозки рассматриваются как закономерный процесс преодоления конкурентных отношений между автомобильным и железнодорожным транспортом и переход на отношения сотрудничества. Этот процесс становится возможным только на фоне государственной поддержки контрейлерных перевозок – как принципа защиты окружающей среды и экологической защиты граждан, а также метода обеспечения равновесной конкурентной среды в сфере грузовых перевозок контрейлеропригодных грузов как в международном, так и во внутреннем сообщениях. Контрейлерные перевозки привлекают простотой, сравнительно небольшими затратами

времени и средств при перегрузке и доставке контейнеров в интермодальных автомобильно-железнодорожных сообщениях. Перевозки характеризуются высокой производительностью, надежностью, стабильными сроками доставки по графикам перевозок железных дорог.

В мировой практике известно несколько систем доставки грузов по контейнерной технологии. Они различаются способами перевозки автотранспортных средств, а также вариантами их погрузки на железнодорожные платформы и разгрузки. Наиболее известна из них система Huckerack. Она получила наибольшее распространение в ряде европейских стран, а также в США и Канаде. Интенсивное внедрение системы началось 30–40 лет назад. Тогда ежегодный прирост объемов перевозок грузов по системе Huckerack в европейских странах составлял не менее 17 %. В 90-е годы он вырос до 24 %. На регулярной основе подобные перевозки осуществляются в Европе на протяжении уже более 20 лет. Особенно активно развивались контейнерные перевозки в международных сообщениях. На железных дорогах ФРГ осуществлялось до 150 тыс. отправок контейнеров в год. В Австрии, Франции, Швейцарии по системе Huckerack годовой объем отправок составлял не менее 50 тыс. ед. в каждой из стран.

Во многих европейских странах контейнерные поезда уже стали частью логистических схем доставки грузов. Причем в ряде случаев контейнерная перевозка является неотъемлемой частью маршрута из-за действующих ограничений экологического и иного характера, касающихся автомобильных перевозок. Например, их вводят из-за ограничений движения по автобану в выходные и праздничные дни. Согласно годовому отчету Международного союза компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (UIRR), объем сопровождаемых контейнерных перевозок, выполняемых членами UIRR из 17 европейских стран, имеет устойчивую тенденцию их сохранения. В инновационных транспортных программах ЕС, США и Канады определены перспективы дальнейшего развития контейнерных перевозок грузов.

Позитивным отличием развития контейнерных перевозок в странах СНГ является то, что стоимость первоначальных вложений для организации поезда и тарифы на перевозку значительно ниже европейских. Благодаря большему, чем на европейских железных дорогах, габариту погрузки можно использовать платформы с более высоким полом, что упрощает и удешевляет конструкцию

платформы. Стоимость изготовления новой платформы для контейнерных перевозок по странам СНГ составляет около 30000–50000 USD, в то время как для европейских – около 180000 USD. На сети железных дорог СНГ имеется большое количество станций, оборудованных рампами для горизонтальной погрузки колесной техники, в том числе военной. Модернизация таких рамп под требования контейнерной перевозки не требует больших вложений.

Вместе с тем контейнерные перевозки имеют и свои недостатки. Так, стоимость контейнеров превышает стоимость контейнеров той же грузоподъемности. Дороже обходятся их техническое обслуживание и ремонт. Контейнеры хуже используют грузоподъемность железнодорожных платформ, требуют оснащения последних крепежным реквизитом. Негативным отличием является и то, что в странах СНГ ещё не в полной мере оценили преимущества контейнерных перевозок в сфере экологии, улучшения безопасности движения на дорогах, снижения нагрузки на автомобильные дороги. Самая значительная часть европейских контейнерных перевозок сконцентрирована на трансальпийских перевозках через Швейцарию и Австрию. На этих маршрутах автотранспорт практически не имеет альтернативных путей транзита из-за действующих в этих странах ограничений на проезд большегрузных автомобилей. В странах СНГ подобная практика пока отсутствует, в результате чего перевозчики зачастую выбирают более длительный и дорогой, но зато привычный путь – автодороги.

Выполненные исследования в Белорусском государственном университете транспорта в тесном контакте с работниками транспортного комплекса Беларуси позволили выявить основные причины невозможности реализации контейнерных перевозок в настоящий момент в нашей стране:

*1 Перевозка автопоездов на платформах:*

– незаинтересованность водителей автопоездов следовать на специализированных железнодорожных платформах в составе маршрутного поезда, так как они будут получать значительно меньшую заработную плату, состоящую из суточных, фиксированной ставки и др. В настоящее время водитель автопоезда при перевозках в международном сообщении перед поездкой получает фиксированную сумму денежных средств для оплаты дизельного топлива и возникающих в пути следования платежей (например, 2500 евро для поездки из Москвы до Франкфурта и обратно). Неизрасходованная часть данной суммы денежных средств ос-

тается у водителя. По этой причине водитель заинтересован самостоятельно совершать поездку. Кроме того, водитель при совершении автопоездки в прямом или обратном направлениях обычно везет что-то «на продажу» и, конечно, он опять же заинтересован совершать поездку самостоятельно, а не в составе контрейлерного поезда;

– отсутствие специализированных железнодорожных платформ для перевозки автопоездов у Белорусской железной дороги, а в случае их приобретения – неопределенность их использования по назначению из-за отсутствия спроса на контрейлерные перевозки в международном сообщении, так как транспортировка автопоездов только по территории Беларуси от станции Малашевичи до Смоленска является неэффективной и должна выполняться минимум до станции Кунцево-2 в Московском железнодорожном узле и далее до Урала. Однако исследования показали, что автомобильные перевозчики не заинтересованы совершать поездки до Урала, так как в обратном направлении (по крайней мере до Москвы), как правило, отсутствует попутный груз;

– создание условий и экономической заинтересованности для организатора (экспедиторской или операторской компании) контрейлерных перевозок. Маркетинговые исследования рынка транспортных услуг показали, что для осуществления перевозки автопоездов на специализированных железнодорожных платформах в направлении Запад – Восток транзитом через территорию Беларуси должна быть заинтересованность России. Поэтому в качестве организатора таких перевозок должен выступать российский экспедитор или операторская компания, которая была бы заинтересована в лоббировании таких перевозок на российской стороне, а при предоставлении соответствующей скидки с тарифа, выполняющей роль инвестиционной составляющей, экспедитор (оператор) смог бы приобрести и специализированные железнодорожные платформы для контрейлерных перевозок;

– достаточно продолжительное время нахождения автопоездов в пункте отправления (до одних суток) при накоплении их на маршрутный контрейлерный поезд. Обобщение практического опыта и выполненные исследования показали, что срок доставки грузов при контрейлерных перевозках должен быть не больше, чем при следовании автопоезда автономно. Для выполнения данного условия контрейлерные перевозки должны выполняться маршрутными поездами от станции отправления до станции назначения. По этой причи-

не теоретически перевозка автопоездов эффективна из морских (сухопутных) портов, где одновременно прибывает, например на пароме, партия автопоездов, достаточная для загрузки маршрутного железнодорожного поезда. Однако, несмотря на наличие таких условий при перевозке автопоездов из порта Ильичевск до стран Балтии, контрейлерные перевозки после исчерпания административного ресурса на данном направлении практически не выполняются. Для решения такой задачи в «сухопутном» порту маршрутные поезда должны отправляться строго по графику, и тогда автомобили будут прибывать в пункт отправления относительно одновременно к определенному моменту времени, чтобы своевременно формировать перевозку железнодорожным транспортом. Это требует разработки особой технологии документального оформления коммерческих и таможенных операций на железнодорожной станции отправления при перевозках в международном сообщении;

– несовершенство нормативно-правовой документации и технологии взаимодействия с таможней при осуществлении перевозок автопоездов на специализированных железнодорожных платформах в международном сообщении. Например, при оформлении в таможенном отношении прибывшего автопоезда на железнодорожной платформе на станцию Кунцево-2 должен явиться грузополучатель груза, который может находиться за пределами Москвы на значительном расстоянии, что сразу делает контрейлерные перевозки нереализуемыми. Кроме того, водители (грузополучатели) в Москве привыкли выполнять таможенное оформление в своих территориальных пунктах, где более просто решают возникающие проблемы, чем в предлагаемом ему таможенном пункте станции Кунцево-2. Это требует приведения всей нормативно-правовой системы при контрейлерных перевозках в международном сообщении к форме и содержанию, учитывающих экономические интересы автоперевозчиков, железнодорожного транспорта, государств, участвующих в таких перевозках, и др.

## *2 Перевозка полуприцепов на платформах:*

– осуществление перевозки полуприцепов на специализированных железнодорожных платформах исключает фактор «незаинтересованность водителей автопоездов», так как седельные тягачи будут доставлять их только до станции отправления и со станции назначения до грузополучателя. Однако при таком варианте доставки полуприцепов появляется ряд дополнительных проблем, связанных с организацией их доставки от грузоотправителя до станции отправления и от станции на-

значения до грузополучателя, которые будут рассмотрены ниже;

– отсутствие специализированных железнодорожных платформ и технических средств для перевозки полуприцепов и технических средств для выполнения грузовых операций является такой же проблемой, как и при перевозке автопоездов. Для погрузки-выгрузки полуприцепов в начальном-конечных пунктах потребуются краны со специальными грузозахватными приспособлениями, исключая смятие и поломку бортов полуприцепов, которые у девяноста процентов полуприцепов являются облегченными, и поэтому их погрузка с помощью обычных средств механизации неэффективна. Кроме того, технология погрузки-выгрузки полуприцепов на специализированные железнодорожные платформы на станциях отправления и назначения по сравнению с перевозкой автопоездов является более сложной и продолжительной по времени;

– по остальным параметрам сравнения перевозки полуприцепов с перевозкой автопоездов можно указать на следующее: при доставке грузов в полуприцепах без седельного автотягача затраты на перевозку 1 т груза, как правило, на 15–20 % ниже, чем при доставке груза автопоездами без расцепки седельных автотягачей; у организатора перевозки полуприцепов на специализированных платформах более сложная технология в начальном-конечных пунктах, так как потребуется организовать и управлять их сбором и доставкой соответственно от грузоотправителей и до грузополучателей, отвечая при этом за сохранность грузов в полуприцепах и своевременность доставки; при этом продолжительность их нахождения на станциях отправления и назначения увеличится по сравнению с перевозкой автопоездов на специализированных железнодорожных платформах; вопросы совершенствования нормативно-правовой документации и технологии взаимодействия с таможенными органами при перевозке полуприцепов на специализированных железнодорожных платформах.

Наибольший эффект от применения контрейлерных перевозок получается при транспортировке автопоездов (полуприцепов) на большие расстояния, что соответствует условиям доставки дорогостоящих грузов автотранспортом из стран Западной Европы в Россию, где 75–85 % грузов следуют до Москвы. Выполненные расчеты и результаты маркетинговых исследований показывают, что для организации и осуществления контрейлерных перевозок должны быть заинтересованы все государства и хозяйствующие (физиче-

ские) субъекты на маршруте перевозки. В противном случае теряется экономический и социально-общественный эффект от реализации проекта организации контрейлерных перевозок.

Реализация контрейлерных перевозок требует разработки и отладки технологии до высокого уровня организации, когда водитель автопоезда в начальном пункте не должен простаивать продолжительное время. При этом он должен получить карту-пропуск на погрузку и, не выполняя при этом никаких дополнительных операций, заехать автомобилем на специальную железнодорожную платформу. Поэтому очевидно, что главным условием успеха контрейлерных поездов в странах СНГ будет наличие спроса на эту услугу у автоперевозчиков.

Основная проблема при организации контрейлерных перевозок – увеличение времени доставки груза и оборота автотранспортных средств за счет накопления автопоездов (полуприцепов) на состав поезда в пункте отправления. В качестве выхода из данной ситуации предлагается:

– вводить твердые нитки графика отправления маршрутного поезда с автопоездами, и тогда водители будут прибывать в пункт отправления к определенному моменту времени, сокращая тем самым время ожидания до отправления поезда;

– добавлять в состав маршрутного контрейлерного поезда платформы с контейнерами, крытые вагоны с ценными грузами и другие вагоны, следующие в данном направлении до станции назначения. На начальном этапе в качестве «ядра» в составе могут быть платформы с контейнерами и крытые вагоны с ценными грузами.

Рациональной этапностью внедрения контрейлерных перевозок являются:

– на первом этапе – перевозка полуприцепов на специализированных железнодорожных платформах в одном составе с контейнерами на платформах, ценными грузами в крытых вагонах;

– на втором этапе – перевозка в этом же составе автопоездов на специализированных железнодорожных платформах.

*Рассмотрим пример установления тарифных ставок распределения составляющих доходов от контрейлерных перевозок между автомобильными и железнодорожными перевозчиками.*

Стоимость доставки груза (провозные платежи) в автопоезде грузоподъемностью 30 т от Бреста до Москвы белорусскими автоперевозчиками составляет около 1100 дол. США за рейс, в том числе расходы на топливо – 215 дол., амортизация – 85 дол., плата за проезд по платным автодорогам

– 50 дол. т. е. сумма основных расходов автоперевозчика составляет 350 дол. США.

Автомобильный перевозчик согласен совершать поездки по данному направлению на специализированной железнодорожной платформе, если его суммарные расходы на железнодорожном транспорте от станции Брест (Малашевичи) до станции Кунцево-2 (Москва) не будут превышать расходов, которые он несет при следовании по данному маршруту своим ходом, то есть 350 дол. США или  $350 / 30 = 11,7$  дол./т. В эти суммарные расходы входят как сами провозные платежи, так и дополнительные железнодорожные сборы и сопутствующие контейнерным перевозкам прочие расходы автоперевозчика.

Автомобильный перевозчик при следовании по данному маршруту своим ходом будет получать денежные доходы в размере  $1100 - 350 = 750$  дол. США за рейс, которые будут ему компенсировать расходы на заработную плату, отчисления в фонд социальной защиты населения, оплату труда ремонтных и вспомогательных рабочих с учетом отчислений, отчисления в инновационный фонд, уплачиваемые налоги и прочие общехозяйственные (накладные) расходы. Оставшаяся от 750 дол. США денежная сумма будет составлять прибыль автоперевозчика.

Выполненные исследования показали, что в суммарных транспортно-логистических издержках дополнительные железнодорожные сборы и сопутствующие контейнерным перевозкам прочие расходы составляют около 30–40 %. Таким образом, исходя из желаний автоперевозчика, железнодорожная тарифная ставка на контейнерные перевозки должна быть примерно 7,5 дол./т. При себестоимости контейнерных перевозок на данном маршруте 7,4 дол./т Белорусская железная дорога оказывается в неравных экономических условиях по сравнению с автоперевозчиком. Желание автоперевозчика сохранить зарплату водителей и свою прибыль на прежнем уровне, воспользовавшись при этом услугами железнодорожного транспорта, приведет к тому, что Белорусская железная дорога будет осуществлять контейнерные перевозки практически без какой-либо экономической выгоды для себя. При таком однополярном подходе к установлению железнодорожного тарифа на контейнерные перевозки водитель автопоезда будет получать такую же зарплату, как и при следовании его своим ходом по автодорогам, а автоперевозчик сохранит без изменения свою прибыль.

Вышеприведенное требование автомобилистов в части предельных транспортно-логистических издержек в размере 11,7 дол./т является завышенным по следующим причинам:

– водитель будет получать завышенную зарплату, не выполняя при следовании на специализированной платформе в составе контейнерного поезда работу по вождению автопоезда. Это является подтверждением целесообразности транспортировки на специальных железнодорожных платформах полуприцепов, а не автопоездов;

– расходы на ремонт и техническое обслуживание автомобильного подвижного состава и шин будут меньшими, так как автопоезд вместо следования по трассе М1/Е30, состояние которой на участке Смоленск – Москва оставляет желать лучшего, будет перевозиться на специальной железнодорожной платформе в составе маршрутного поезда;

– прочие общехозяйственные (накладные) расходы также уменьшатся в связи с сокращением пробега автотранспортных средств по автодорогам.

Однако следует указать, что при контейнерных перевозках увеличивается срок доставки грузов в связи с накоплением автотранспортных средств в пункте отправления на полносоставный маршрутный контейнерный поезд, что снижает оборачиваемость капитала для грузовладельца и поэтому требует снижения тарифа при перевозке автопоездов на специализированных железнодорожных платформах. Выполненные исследования показали, что для реализации контейнерных перевозок суммарные провозные платежи при перевозке автопоездов или полуприцепов на специализированных железнодорожных платформах в сообщении БЧ – РЖД не должны превышать 15–16 дол./т. Для выполнения данного условия базовая тарифная ставка на Белорусской железной дороге должна быть снижена на 20–30 % (дополнительно к существующему в настоящее время понижающему коэффициенту 0,45) и составлять 8–9 дол./т, а на Московской железной дороге – на 50–60 %. В таких условиях между желаниями автоперевозчиков и возможностями железнодорожного транспорта, наряду с использованием административного ресурса, может быть достигнут консенсус, и все заинтересованные стороны будут получать от реализации контейнерных перевозок прибыль. Для этого необходимо решить первоочередной комплекс мероприятий, направленных на внедрение и эффективное использование контейнерных перевозок в Республике Беларусь (таблица 1).

Таблица 1 – Комплекс мероприятий, направленный на внедрение и эффективное использование контейнерных перевозок в Республике Беларусь

Нерешенные вопросы	Необходимые мероприятия	Полномочный орган
Неконкурентоспособность тарифов на контейнерные перевозки в сравнении с автоперевозками	1.1 Решить вопрос о снижении на 50–60 % железнодорожного тарифа на контейнерные перевозки по территории РФ на маршруте Красное – Москва	Федеральная служба по тарифам РФ
Сложность таможенных условий на контейнерные перевозки в сравнении с автоперевозками	2.1 Проработать порядок таможенного оформления автопоездов на станциях Московского железнодорожного узла	Минтранс РФ, ОАО «РЖД», Федеральная таможенная служба РФ
Отсутствие специализированного подвижного состава	3.1 Решить вопрос, в чью собственность может быть приобретен подвижной состав	Министерство транспорта и коммуникаций РБ
	3.2 Определить источники финансирования для приобретения специализированного подвижного состава	Министерство транспорта и коммуникаций РБ
Низкий спрос на контейнерные перевозки со стороны автоперевозчиков и отсутствие целенаправленных государственных мероприятий по поддержке экологически чистых логистических схем транспортировки с использованием контейнерных перевозок	4.1 Провести работу по освобождению автоперевозчиков, участвующих в контейнерных перевозках, от дорожного и экологического налогов в установленном законодательством порядке	Министерство транспорта и коммуникаций РБ, БАМАП
	4.2 Создать государственную систему компенсаций и льгот за осуществление клиентами операций в рамках контейнерных перевозок	Правительство РБ, Министерство транспорта и коммуникаций РБ
	4.3 Провести работу с транспортными министерствами и организациями соседних государств по совместной организации данного вида перевозок	Министерство транспорта и коммуникаций РБ
	4.4 Проводить мероприятия рекламного характера для стимулирования автоперевозчиков к использованию контейнерных перевозок	Белорусская железная дорога, БАМАП
	4.5 Создать необходимую нормативно-правовую базу в рамках осуществления контейнерных перевозок	Министерство транспорта и коммуникаций РБ, Белорусская железная дорога, ГТК РБ

Решение вышеприведенных мероприятий позволит внедрить контейнерные перевозки в транзитном сообщении через Республику Беларусь в направлении Запад – Восток и в обратном направлении, так как потенциально возможный поток на Россию имеется.

#### Список литературы

- 1 Еловой, И. А. Эффективность логистических транс-

Получено 22.06.2007

портно-технологических систем (теория и методы расчетов): В 2 ч. Ч. I / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2000. – 290 с.

2 Еловой, И. А. Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов) / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2001. – 336 с.

3 Еловой, И. А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов) : В 2 ч. Ч. II / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2000. – 245 с.

4 Бюллетень транспортной информации : информационно-практический журнал. – 2002. – № 10.

**I. A. Yelovoy, V. V. Yasinsky.** Expediency of intermodal transportations in the transit through Republic Belarus.

Definition of intermodal transportations and their comparative analysis with transportation of heavy and large-sized vehicles are given. The purpose of application of intermodal transportations in Belarus is formulated in view of foreign experience, and also features of functioning of logistical circuits of transportation between Belarus and Russia. Results of researches about an opportunity of transportation of road trailers on special railway platforms through Belarus are resulted and principal causes of impossibility from realization at this moment in our country are considered: disinterest of drivers of road trailers, absence of the specialized railway platforms for their transportation, necessity of economic interest of the road trailers transportations organizer, long presence time of road trailers in a point of departure (about one day) at their accumulation on routing train, imperfection of documentation and technology of interaction with customs house at road trailers transportations realization. Similarly to transportation of road trailers the opportunity of transportation of piggyback trailers on special railway platforms is analyzed. The complex of the actions directed on introduction and an effective utilization of intermodal transportations in Belarus is recommended.