

УДК 656.225

Е. А. КУРАКО, аспирант, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК В СТРАНАХ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ В ПЕРИОД РЕЦЕССИИ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Мировой спад промышленного производства вызвал снижение потребления транспортных услуг, что привело к перераспределению грузопотоков между различными видами транспорта. В сложившихся условиях европейские транспортные компании с целью привлечения дополнительного грузопотока стремятся развивать сеть комбинированных перевозок на восточных направлениях в таких странах, как Турция, Румыния, Польша, Беларусь и Россия.

Приведено современное состояние развития комбинированных перевозок в странах Европейского Союза и проанализированы основные их показатели в период рецессии мировой экономики. Рассмотрены основные причины изменения объемов транспортного потока, грузооборота, массы и расстояния отправки по видам сообщений. Предложены возможные административно-правовые мероприятия с целью более успешного внедрения комбинированного транспорта в основные логистические схемы доставки грузов.

В странах Европейского Союза большое внимание уделяется вопросам развития комбинированных перевозок, которые выполняются транспортными компаниями, входящими в состав Международного союза комбинированных автомобильно-железнодорожных транспортных компаний (International Union of combined Road-Rail transport companies (UIRR)), объединяющего 18 транспортных компаний из 14 стран Европы: Intercontainer Austria (ICA), Ökombi GmbH (Австрия), Interferryboats (IFB) (Бельгия), Hungarokombi (Венгрия), Kombiverkehr (Германия), Combiberia (Испания), Alpe Adria, Semat (Италия), Нирас Intermodal NV (Нидерланды), Polzug Intermodal (Польша), Rosombi (Румыния), Adria Kombi (Словения), Naviland Cargo, Novatrans (Франция), Стоkombi (Хорватия), Bohemiakombi (Чехия), Нирас, Ralpin (Швейцария).

Транспортными компаниями союза UIRR осуществляются перевозки с сопровождением по технологии RoMo (Rolling Motorway) и перевозки без сопровождения, которые включают перевозки контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов. По технологии RoMo, как правило, перевозят автопоезда в сопровождении водителей, которые следуют в составе железнодорожного поезда в специальном пассажирском вагоне.

В условиях происходящих климатических изменений особую актуальность приобретает своевременная доставка грузов в любых погодных условиях, что обеспечивается автомобильно-железнодорожными перевозками, сочетающими сезонность железнодорожного транспорта и маневренность автомобильного транспорта.

В Европе комбинированные перевозки успешно развиваются более 40 лет, особенно в Австрии и Швейцарии. Транзитные перевозки через Альпийские страны составляют 55 % всех несопровождаемых перевозок UIRR. При этом основными направлениями движения являются транзитные перевозки,

соединяющие север Европы (страны экономического Союза Бенилюкс (Бельгия, Нидерланды и Люксембург), Скандинавия и Германия) с Италией (через Мон-Сениский тоннель во Франции, перевал Бреннер в Австрии и тоннели Сен-Готард, Симплон, Лёчберг в Швейцарии) [1].

Устойчивый рост комбинированных перевозок наблюдался с 2003 по 2008 гг. от 32 до 42 %. Исследования показали, что наибольшее количество контейнерных и контрейлерных международных отправок перевозятся в Германии, Италии, Австрии, Бельгии, Нидерландах. В Германии и Италии перевозятся порядка 500 тыс. отправок ежегодно; в Австрии, Бельгии, Нидерландах – 200, 160, 100 тыс. отправок соответственно; в Швейцарии, Франции, Венгрии, Польше, Испании – от 30 до 60 тыс.; в Швеции, Дании, Греции, Словакии – от 9 до 14 тыс.; в Турции, Хорватии, Норвегии, Финляндии и Португалии – от 0,2 до 3 тыс. отправок. На рисунке 1 приведена динамика изменения объемов перевозок в странах Западной Европы с 1970 по 2009 годы.

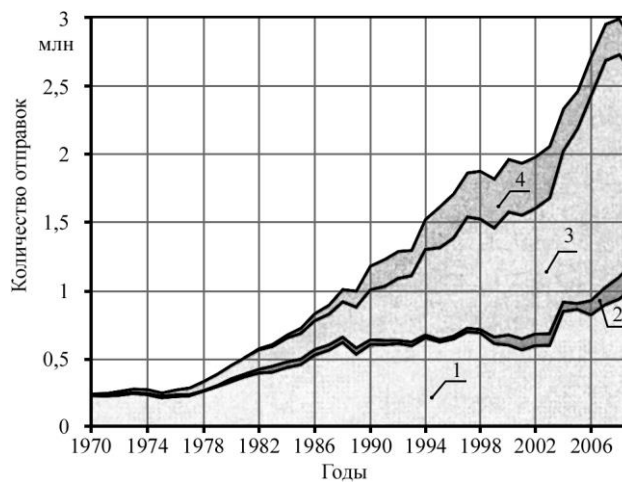


Рисунок 1 – Динамика развития комбинированных перевозок в Западной Европе:

1 – государственные несопровождаемые перевозки, 2 – государственные сопровождаемые перевозки, 3 – международные несопровождаемые перевозки, 4 – международные сопровождаемые перевозки

Перевозки автопоездов в международном сообщении сегодня активно развиваются в Австрии (от 41 до 81 %), Германии (от 10 до 39 %), Италии (от 3 до 19 %), Швейцарии (от 1 до 6 %), а также в странах Восточной Европы, например, в Венгрии (от 48 до 86 %) [2]. Перевозка автопоездов в государственном сообщении осуществляется только в Австрии и Швейцарии компаниями Ökombi и Нурас соответственно. В международном сообщении грузы в полуприцепах перевозятся в Норвегии (27 %), Швеции (18 %), Италии (17 %), Германии (14 %), Франции (13 %), Нидерландах (11 %), Швейцарии (10 %), Испании (9 %) и Бельгии (8 %). В государственном сообщении полуприцепы перевозятся в Швейцарии (21 %), Германии (11 %), Франции (5 %) и Италии (3 %). На рисунке 2 приведены изменения соотношения комбинированных перевозок по способу доставки грузов в Западной Европе с 1994 по 2009 год.

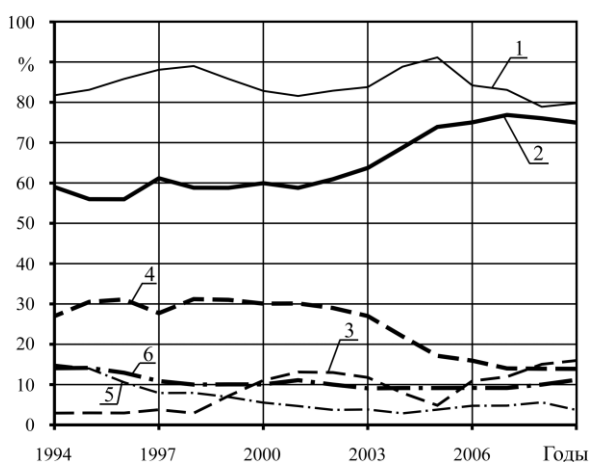


Рисунок 2 – Изменение соотношения комбинированных перевозок по способу доставки грузов в Западной Европе: 1, 2 – соответственно государственные и международные перевозки контейнеров и съемных кузовов, 3, 4 – соответственно государственные и международные перевозки автопоездов, 5, 6 – соответственно государственные и международные перевозки полуприцепов

В 2008 году на процесс развития комбинированных перевозок повлияло снижение темпов мирового промышленного производства. Так, несопровождаемая транспортировка съемных кузовов, контейнеров и полуприцепов в течение года имела две тенденции: очень высокие темпы роста числа отправок за первые шесть месяцев года и резкое сокращение отправок за второе полугодие. Объемы международных несопровождаемых перевозок, которые последние 30 лет значительно превышали объемы перевозок с использованием других технологий, снизились на 1 %, что соответствует сокращению отправок на 23 тыс. Трансальпийский транспортный поток несопровождаемых комбинированных отправок, который превышает 75 % суммарного объема перевозок, сократился вследствие снижения объемов производства и потребления по всей Европе [3]. Например, на маршрутах между Бельгией и Италией снижение объемов составило 14 % (30 тыс. отправок), Францией и Италией –

13 % (8 тыс. отправок), Италией и Австрией, а также Данией, Нидерландами и Швецией – 2 % (в общей сложности 4 тыс. отправок). На ключевом направлении комбинированного транспорта между Германией и Италией, на котором осваиваются более 500 тыс. отправок, было отмечено незначительное повышение объемов перевозок (1 %). Грузопоток комбинированного транспорта к Пиренейскому полуострову и обратно снизился на маршрутах между Бельгией и Испанией на 13 % (3 тыс. отправок), Германией и Испанией – 7 % (3 тыс. отправок).

Изменения во внешнеторговой деятельности европейских стран привели к перераспределению грузопотоков. Перевозка морских контейнеров на маршрутах между Бельгией и Францией увеличилась на 38 % (16 тыс. отправок), Германией, Австрией и Нидерландами – 6 и 48 % соответственно, Германией и Чехией – 17 %.

Введение скорых маршрутных поездов между портами и внутренними районами Франции и Словении, а также Германии и Швейцарии, позволило увеличить государственные несопровождаемые комбинированные перевозки на 5 % (41 тыс. отправок).

Таким образом, объемы перевозок без сопровождения превысили аналогичные показатели 2007 года на 1 % (18 тыс. отправок).

Особенно сложным для развития автомобильно-железнодорожных перевозок, объемы которых снизились до уровня 2006 года, стал 2009 год. По некоторым грузам, таким как продукция автомобильной, сталеплавильной, химической промышленности, объемы перевозок сократились на четверть. Из-за простоев в ожидании обратной загрузки произошел рост эксплуатационных расходов, снизились объемы отправок, что привело к изменению структуры рынка транспортных услуг. Железнодорожные компании, стремясь привлечь дополнительный грузопоток, снизили тарифы на перевозки грузов, что негативно сказалось на работе комбинированного транспорта.

В период с 1998 по 2008 годы среднегодовой темп роста объемов комбинированных перевозок составлял 6 %. В 2009 году произошло первое за последние десять лет сокращение объемов перевозок на 17 %. Международные несопровождаемые перевозки, которые в течение прошлого десятилетия ежегодно увеличивали темпы роста объемов отправок в среднем на 10–15 %, в 2009 году показали наихудший результат за сорокалетнюю историю развития, сократив объемы оказываемых услуг на 15 %. На трансальпийском направлении сократился транзитный поток через Австрию, Францию и Швейцарию. В сообщении между Италией и Германией грузопоток снизился на 11 % (70 тыс. отправок), Италией и Бельгией – 12 % (22 тыс. отправок), Италией и Нидерландами – 13 % (15 тыс. отправок), Италией и Францией – 15% (10 тыс. от-

правок). Транзитные потоки Пиренейского полуострова также снизились на 16 %, что соответствует уменьшению грузопотока на 10 тыс. отправок. Грузопоток государственного несопровождаемого комбинированного транспорта в Германии сократился на 20 %, Франции – 16 %, Италии – 48 %.

В период спада промышленного производства европейские транспортные компании с целью привлечения дополнительного грузопотока стремятся развивать сеть комбинированных перевозок на восточных направлениях в таких странах как Турция, Румыния, Польша, Беларусь и Россия. Среди стран Западной Европы наиболее успешно перевозки RoMo развиваются в Венгрии, вследствие того, что погруженные на железнодорожные платформы автопоезда вписываются в габарит погрузки.

На маршрутах между Словенией и Австрией в связи с постепенным переключением словенского рынка транспортных услуг на перевозки без сопровождения происходит сокращение объемов перевозок RoMo (на 6 %, 6 тыс. отправок). Внедрение проекта Magco Polo, направленного на привлечение дополнительного транспортного потока, использующего технологию RoMo, способствовало увеличению объемов перевозок между Австрией и Венгрией, а также Германией и Италией. Наибольший рост сопровождаемых комбинированных перевозок 28 % был отмечен в Австрии. Суммарный объем сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок в 2008 году увеличился на 10 %.

Мировая экономическая рецессия отразилась на развитии перевозок автопоездов, темпы роста которых в течение 2006–2008 годов составляли в среднем 18 %, в 2009 году снизились на 3 % (на 13 тыс. меньше перевезенных автомобилей). Всего же в 2009 году с сопровождением перевезено 15 млн. т, выполнено 3,8 млрд. т-км, что соответствует порядка 400 тыс. грузовых автомобилей массой 35 т, перевезенных на расстояние 272 км.

В большей степени по сравнению с государственными перевозками изменившееся экономическое положение повлияло на международные перевозки по технологии RoMo, которые сократились на 14 %. Самое значительное снижение грузопотока до 30 % произошло на восточных направлениях транспортного коридора, соединяющего Австрию и Венгрию, Словению и Италию, что вызвано сокращением торговли между Турцией и Европейским Союзом. Грузопоток автопоездов увеличился через тоннель Сен-Готард, соединяющий Италию с северной частью Западной Европы, на 9 % (на 8 тыс. отправок). В международном сообщении среднее расстояние перевозки автопоездов в 2009 году составило 400 км при средней массе отправки 33 т.

Несмотря на сложную экономическую ситуацию, государственные перевозки с сопровождением в Европе выросли на 14 % (на 23 тыс. отправок). В

Австрии объем перевозок автопоездов внутри страны увеличились на 16 % (на 25 тыс. отправок), в Швейцарии из-за необходимости проведения ремонтных работ в тоннеле Монте-Олимпико сократился на 9 %.

Перевозки без сопровождения в 2008 году составили 86 % от общего объема комбинированных перевозок, из них 78 % – съемные кузова и контейнеры (в том числе морские) и 8 % – полуприцепы. Международными несопровождаемыми перевозками освоено более 1,5 млн. отправок, выполненных со съемными кузовами и контейнерами (3 % снижение по сравнению с 2007 годом), а также 180 тыс. отправок полуприцепов (выше на 6 % благодаря увеличенному использованию этой технологии на маршрутах между Германией и Австрией/Италией). Государственная перевозка съемных кузовов возросла более чем на 3 %. Максимальный рост отмечен при перевозке полуприцепов 33 %. Грузы в полуприцепах интенсивнее всего перевозились в Германии и Швейцарии [4].

Следует отметить, что с 1994 по 2009 год прослеживалась тенденция снижения массы комбинированной отправки в международном сообщении с 26 до 23 тонн, при этом среднее расстояние доставки постепенно увеличивалось с 700 до 850 км.

Уменьшение количества перевозимых несопровождаемых отправок, увеличение среднего расстояния перевозки до 920 км и одновременно снижение средней массы отправки до 20 т в международном сообщении вызвало сокращение суммарного грузооборота комбинированных перевозок до 2 %.

Таким образом, повышение количества сопровождаемых международных отправок на направлениях между Германией и Италией, Австрией и Нидерландами, Францией и Бельгией (вес отправки 30 т, среднее расстояние доставки 480 км) не смогло компенсировать сокращение суммарного грузооборота. Так, на направлениях между Италией и Францией международный грузооборот сократился на 14 %, Италией и Бельгией – 17 %, Испанией и Бельгией – 17 %, портами Германии и Венгрии – 21 %, Словакией и портом Копер (Словения) – 46 %.

Введение новых маршрутов в Германии, Австрии, Франции и Словении способствовало увеличению грузооборота государственных комбинированных перевозок на 5 %.

Европейский Союз, заинтересованный в развитии комбинированного транспорта, как более экологически безопасного способа доставки грузов, проводит исследования совместно с компаниями – членами UIRR по оптимизации работы и улучшению показателей работы комбинированного транспорта. Исследования качественных показателей по главным европейским маршрутам о точности прибытия

международных поездов проводились в течение 10 лет. В 2008 году из 22 тыс. поездов 66 % поездов прибыли без опозданий, 21 % поездов опоздал более чем на 3 часа и 6 % опоздали более чем на 24 часа. Точность прибытия поездов RoMo составила 85 %. Улучшение качества обслуживания было отмечено почти на всех маршрутах, которые подверглись контролю, включая тоннель Сен-Готард.

Значительные инвестиции направляются на разработку улучшенных вагонов-платформ для перевозки контейнеров, модернизацию инфраструктуры грузораспределительных центров, оптимизацию временных показателей операций в логистической цепи от поставщика до потребителя. Следует отметить, что в настоящее время вследствие необходимости модернизации инфраструктуры грузораспределительных центров тарифы на перевозки по технологии RoMo значительно превышают тарифы автомобильного транспорта.

Таким образом, для поддержания конкурентоспособности данного вида перевозок необходима государственная поддержка, которая оказывается такими странами, как Швейцария, Австрия, Венгрия и Италия в рамках проекта Marco Polo.

Рынок грузовых перевозок в Европе на 50 % состоит из небольших транспортных компаний, имеющих ограниченные провозные мощности. При наращивании мирового производства, а следовательно, и грузопотоков, автомобильный транспорт не сможет освоить требуемый объем перевозок, что вызовет необходимость переключения грузов с автомобильного на железнодорожный способ транспортирования, ухудшая при этом качественные показатели перевозочного процесса. Таким образом, комбинированные перевозки могут стать одним из возможных решений своевременной доставки грузов.

Комбинированные перевозки являются одним из способов достижения целей Киотского протокола, снижая вредные выбросы продуктов сгорания автомобильного топлива в атмосферу на 60 %. Дополнительное повышение экологической эффективности железнодорожного транспорта можно обеспечить при использовании электрической тяги поездов [5].

Автомобильно-железнодорожные перевозки имеют долгосрочную перспективу развития. Поэтому, несмотря на спад торговли и сокращение объемов перевозок компаниями членами UIRR был введен 21 новый маршрут вдоль основных транспортных коридоров Европы на направлении Португалия – Испания – Франция – Германия – Польша и далее на Россию. Это позволило соеди-

Получено 20.10.2010

H. A. Kurako. Up-to-day conditions and prospects of the combined transport in Western Europe during world economy recession.

The world decline of the industrial production caused the decrease of the transport consumption, what in its turn resulted in the freight service redistribution. In such a situation, in order to improve freight service, European transport companies strive to develop combined transport in East European countries like Turkey, Romania, Poland, Belarus and Russia.

In the Article, the current development conditions of the combined transport in European Union are demonstrated. Main figures of the combined transport activity during world economy recession are analyzed. Basic reasons of freight service redistribution such as volume of goods, turnover of goods, weight of goods and freight distances are viewed. Possible administrative and legal instruments for successful combined transport introduction into the main logistic chains of goods delivery are proposed.

нить главные порты Бельгии, Нидерландов и Германии с югом и юго-востоком Европы, а также страны Балканского полуострова с Турцией.

Выводы. Экономический спад производства значительно отразился на объемах перевозок на всех видах транспорта. Однако в таких сложных экономических условиях инновационные транспортные технологии способны «открыть» новые рынки, привлечь дополнительные грузопотоки. С целью более успешного включения комбинированных перевозок в основные логистические схемы доставки грузов европейские эксперты предлагают несколько путей развития.

Во-первых, улучшение качественных показателей работы железнодорожного транспорта как составной части комбинированной перевозки.

Во-вторых, увеличение инвестиций в инфраструктуру грузораспределительных центров железнодорожного транспорта.

В-третьих, введение экологических налогов в зависимости от пробега автотранспортного средства.

В-четвертых, ужесточение контроля за режимом труда и отдыха водителей автотранспортных средств (введение цифровых тахографов).

В-пятых, введение ограничения скорости движения автотранспортных средств при неблагоприятных погодных условиях. Эти мероприятия позволят улучшить качественные показатели перевозочного процесса, увеличить грузопоток комбинированных перевозок и обеспечить быстрое преодоление последствий мировой экономической рецессии.

Список литературы

- 1 Кириллова, А. Г. Новые технологии перевозок – контейнерные поезда. Европейские реалии и Российские перспективы / А. Г. Кириллова // Инновации транспорта. – 2010. – № 1. – С. 23–26.
- 2 Statistics 2009 [Electronic resource] / International Union of combined Road-Rail transport companies. – Brussels, 2009. – Mode of access: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/statistics.html>. – Date of access: 15.08.2010.
- 3 Куренков, П. В. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление / П. В. Куренков, А. Ф. Котляренко. – Самара : СамГАПС, 2002. – 636 с.
- 4 Annual Report 2009 [Electronic resource] / International Union of combined Road-Rail transport companies. – Brussels, 2009. – Mode of access: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports.html>. – Date of access: 15.08.2010.
- 5 Резер, С. М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С. М. Резер, Т. А. Прокофьева, С. С. Гончаренко. – М. : ВИНТИ РАН, 2010. – 31 с.