

**Андрушків Б.М.**, д.е.н., проф.,  
заслужений діяч науки і техніки України,  
зав. кафедри менеджменту інноваційної  
діяльності та підприємництва

**Стойко І.І.**, к.т.н., доц.,  
доцент кафедри менеджменту інноваційної  
діяльності та підприємництва

**Дудкін П.Д.**, к.е.н., доц.,  
декан факультету управління та бізнесу у виробництві,  
Тернопільський національний технічний університет  
імені Івана Пулюя

**ВИКЛИКИ ТА ФАКТОРНІ ОБМЕЖЕННЯ  
РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ НА  
МАКРОЕКОНОМІЧНОМУ,  
МАКРОСТРУКТУРНОМУ, РЕГІОНАЛЬНОМУ,  
МУНІЦИПАЛЬНОМУ РІВНЯХ**

**КОНТРЕЙЛЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ОДИН ІЗ  
МЕХАНІЗМІВ ПОДОЛАННЯ АСИМЕТРИЙ НА  
РЕГІОНАЛЬНОМУ ТА МІЖДЕРЖАВНОМУ  
ТРАНСПОРТНОМУ РИНКУ**

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. Перешкоди у дорожньому русі, утворення «корків», особливо в районах з високою щільністю забудови, руйнування дорожнього полотна на міжміських маршрутах, призводить не лише до незручностей, а і до регулярних порушень нормальних режимів руху транспортних потоків, росту дорожньо-транспортних пригод, в т.ч. зниження якості транспортного обслуговування. Всі ці та інші обставини обумовлюють необхідність удосконалення інфраструктурного забезпечення в Україні, в тому числі удосконалення управління усіма видами транспортних перевезень.

Для організації цієї діяльності доцільно розробити нормативно-правову базу, положення, у яких обумовити не лише правила використання та функціонування транспорту і транспортної інфраструктури, а і засобів матеріальної та моральної зацікавленості їх розвитку. 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, вивільнення, ефективного використання вагонного

парку, скорочується час на транспортування на 20-30%. При цьому знижуються витрати палива, поліпшується екологічна ситуація, відходять на задній план незручності пошуку місць для паркування.

Удосконалення організації використання контрейлерного обслуговування, тобто – системи комбінованого транспортного залізничного, автомобільного та інших видів обслуговування, підвищують ефективність використання залізничних платформ, дозволяють економити від 35 до 50% корисної площі. Представляється можливим забезпечити екологічний контроль, зменшити атмосферне забруднення та шумове навантаження. За рахунок комунікативного забезпечення покращується інформаційне обслуговування (замовлення місць за допомогою сучасних програмно-орієнтованих засобів комунікації), виключаються передплати за обслуговування, непродуктивні затрати, економляться трудові та фінансові ресурси тощо.

На жаль, питанню шляхів і засобів розв'язання проблем розвитку контрейлерного обслуговування в Україні приділяється недостатньо уваги. Власне ці та інші обставини призвели до некерованого перенасичення великоваговим автомобільним транспортом автошляхів та виникненню проблем у сфері організації транспортного обслуговування.

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.

Сьогодні найголовнішою проблемою під час транспортування вантажів автомобільними магістралями України є їхня значна завантаженість. Одним із найбільш дієвих способів із розвантаження міжнародних автомобільних трас може стати розширення контрейлерних перевезень – транспортування автомобілів з вантажами залізницею.

Контрейлерні перевезення передбачають також і 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 платформою.

Для європейського простору перевезення в змішаному 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 великовагажних, вантажних автомобілів у певні дні тижня та конкретними трасами; незадовільний стан дорожнього покриття; низька пропускну здатність існуючих автомобільних шляхів.

Необхідно зазначити, що за твердженням окремих вітчизняних авторів, контрейлерні маршрути для внутрішніх перевезень України – безперспективні. Основним їх мотивом є: «Ставати на рейки» має сенс тільки для подолання відстаней у тисячу кілометрів і більше. Тому контрейлер в Україні головним чином орієнтований поки що лише 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.

#### *Література:*

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут: за заг. ред. А. М. Редзюка. – К.: ДП «Державтотранс НДІ-проект», 2005. – С. 52-60.
2. Андрушків Б.М., Погайдак О.Б., Кирич Н.Б. Інноваційні шляхи розвитку транспортного обслуговування в умовах активної автомобілізації населення посттоталітарного суспільства / Б.М. Андрушків. // Галицький економічний вісник. – 2013.