

## **КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА**

В 2011-2012 годах Россия (Минтранс России, ОАО «РЖД») приступили к системной работе по контрейлерной тематике.

Результаты выполненных научно-исследовательских работ, а также результаты проведенной в 2011 году серии опытных поездок контрейлерного поезда по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва (проведены совместно с железными дорогами Финляндии) легли в основу Концепции организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520, одобренной Объединенным ученым советом ОАО «РЖД» в марте 2012 г.

Анализ мирового опыта определил следующие исходные принципы внедрения контрейлерных технологий на пространстве 1520:

- Регулярное контрейлерное сообщение организуется по принципу пассажирского сообщения (с соблюдением четкого расписания отправки/прибытия) вне зависимости от загрузки поезда;

- Контрейлерные перевозки конкурентоспособны при осуществлении поездными формированиями (в составе маршрутного контрейлерного поезда), без разрыва поезда при обработке на транзитных терминалах;

- На первом этапе реализации проекта наиболее перспективны международные маршруты, где имеют место административные барьеры при пересечении государственных и таможенных границ автотранспортом.

Реализация проекта в настоящий момент ведется ОАО «РЖД» по следующим основным направлениям:

### Подвижной состав и терминальная инфраструктура.

Подходы к определению характеристик подвижного состава и к грузовому обустройству контрейлерных маршрутов ориентированы на достижение целевых показателей, зафиксированных в Европейском Соглашении о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), а именно:

- обеспечение допустимой скорости движения 120 км/ч (при нагрузке менее 22,5 тн/ось);

- осуществление загрузки/разгрузки контрейлерного поезда на терминале в течение 40 минут.

В этих целях разработан и проходит сертификацию на сети ОАО «РЖД» 4-осный вагон-платформа для контрейлерно-контейнерных перевозок (модель 13-9961). Ровный пол вагона-платформы в сочетании с площадкой терминала, достаточной для проезда автотранспортных средств вдоль состава, обеспечивает возможность как торцевого, так и бокового

въезда/выезда автотранспортного средства в любой части погрузо/разгрузочного фронта терминала без разрыва поезда.

Концепция создания терминально-логистических центров (ТЛЦ) на территории Российской Федерации, одобренная правлением ОАО «РЖД» 02.04.2012 г., предусматривает интеграцию контрейлерного терминала в технологический комплекс типового ТЛЦ, ключевым звеном которого также должен являться центр таможенного оформления грузов (ЦТО). С Федеральной таможенной службой России достигнуто принципиальное взаимопонимание о создании ЦТО в проектируемых ТЛЦ.

В качестве приоритетных маршрутов курсирования контрейлерных поездов на пространстве 1520 определены следующие:

- Бусловская – Москва;
- Славков (Польша) – Киев – Москва;
- Москва – Елгава – Калининград.

Для организации регулярного контрейлерного сообщения между ЕС и странами Таможенного союза необходимо следующее:

1. разработка порядка пропуска маршрутных контрейлерных поездов и перемещаемых ими автотранспортных средств и товаров через государственную и таможенную границы РФ/Таможенного союза (вопросы таможенного, транспортного, пограничного и фитосанитарного контроля).

2. разработка и утверждение тарифной политики в отношении контрейлерных перевозок на уровне ЕЭС - ЕЭК.

3. строительство и обустройство контрейлерных терминалов (грузовая работа, все виды контроля и т.д.) на выбранных приоритетных маршрутах контрейлерного сообщения.

Конкурентоспособность контрейлерных перевозок между странами ЕС и странами Единого экономического пространства характеризуется, в том числе, следующими факторами:

- количество перевозок регулируется путем квотирования (разрешения) на двусторонней или многосторонней основе;

- в странах ЕС ограничение нахождения водителя за рулем (не более 8 часов в сутки с перерывами на отдых) и обязательными выходными (2 дня в неделю) ведут к увеличению сроков и стоимости доставки грузов автотранспортом на большие расстояния;

- значительная часть парка автомобильных тягачей, имеющегося в распоряжении автоперевозчиков стран ЕЭП, не соответствует экологическим стандартам ЕС и в силу этого, не допускается на его территорию;

- взимание платы за пользование автомобильными дорогами, ограничение въезда/выезда автотранспорта в крупные города, с учетом графика движения автотранспортных средств.

Воздействие вышеперечисленных факторов, ограничивающих конкурентоспособность автоперевозок, может быть минимизировано посредством организации несопровождаемых контрейлерных перевозок (полуприцепы и/или съемные кузова). При наличии соответствующих договоренностей операторов автомобильных перевозок с обеих сторон доставка полуприцепов на «последней миле» комбинированной перевозки (т.е. от ж.д. терминала до склада получателя) возможна силами оператора перевозки на соответствующей стороне.

При этом создаются следующие предпосылки:

- вывод перевозимых автотранспортных средств из-под действия ограничительных квот;
- водитель автотранспортного перевозчика ЕС в течение разрешенного времени нахождения за рулем способен осуществить доставку до склада получателя;
- автоперевозчики стран ЕЭП получают возможность осуществления перевозок из стран ЕС на «последней миле» доставки груза по территории ЕЭП.

## THE BRIEF DESCRIPTION OF PROJECT

In 2011-2012, Russia (Ministry of Transport of Russia, OAO "RZD") began work on the contrailer system topics.

The results of the research, as well as the results of the 2011 series of experienced travel contrailer train on the route Helsinki - St. Petersburg - Moscow (held in conjunction with the railways of Finland) were the basis of the Concept of the organization contrailer on the 1520 approved by the Joint Academic Board of JSC "Russian Railways" in March 2012

Analysis of international experience has identified the following basic principles for the implementation of technologies contrailer on the 1520:

- Regular contrailer message is organized on the principle of passenger service (subject to a clear timetable dispatch / arrival) regardless of the load train;
- Piggy competitive transportation in the implementation of train formations (in the Contrailer train route), without breaking the train in the processing of transit terminals;
- The first phase of the project, the most promising international routes where there are administrative barriers when crossing state borders and custom vehicles.

Implementation of the project is currently underway JSC "Russian Railways" in the following areas:

The rolling stock and terminal infrastructure.

Approaches to defining the characteristics of the rolling stock and freight routes contrailer arrangement aimed at achieving the targets laid down in the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC), namely:

- Ensuring the permissible speed of 120 km / h (at a load of less than 22.5 tons / axle);
- Carrying out the loading / unloading on trains Contrailer terminal within 40 minutes.

To this end, developed and is certified by the network of JSC "Russian Railways" 4-axle wagon for contrailer-container (model 13-9961). Flat floor of the car platform in conjunction with the terminal area, sufficient for the passage of vehicles along the structure, allows both the mechanical and the side entry / exit of the vehicle in any part of the loading / unloading of the front of the terminal without breaking the train.

The concept of creating terminal and logistics centers (TLC) in the territory of the Russian Federation, approved by the Management Board of JSC "Russian Railways" 02.04.2012, provides for the integration of Contrailer terminal in the technological complex of the TLC model, a key element of which should also be

the center of customs clearance (TEC). With the Federal Customs Service of Russia in principle understanding on the establishment of TEC in the projected TLC.

The priority routes contrailer trains plying on the 1520, the following:

- Buslovskaya - Moscow;
- Austerlitz (Poland) - Kiev - Moscow;
- Moscow – Jelgava - Kaliningrad.

To organize regular Contrailer between the EU and the countries of the Customs Union requires:

1. develop procedures for crossing route contrailer trains and transported them vehicles and goods across the state and the customs border of the Russian Federation / Customs Union (Customs issues, transport, border and pest control).
2. development and approval of tariff policy contrailer at UES - ECE.
3. construction and equipping of a contrailer terminal (cargo operation, all of the control, etc.) on selected high-priority routes Contrailer posts.

Competitiveness contrailer transport between the EU and the countries of the Common Economic Space is characterized, inter alia, the following factors:

- The number of traffic is regulated by quotas (resolution) on a bilateral or multilateral basis;
- The EU limit for driving a vehicle driver (no more than 8 hours a day with breaks for rest) and binding the weekend (2 days per week) tend to increase the time and cost of shipping goods by road over long distances;
- A significant part of the park road tractors available to the truckers EEA does not meet EU environmental standards and therefore not allowed on its territory;
- Fare collection for the use of roads, limitations for vehicles to enter / leave major cities, with regard to the traffic schedule.

The impact of the above factors that limit the competitiveness of road transport can be minimized through the organization of unaccompanied contrailer (semi and / or swap bodies). With appropriate arrangements road transport operators on both sides of trailers for delivery of "last mile" of combined transport (ie, from the railway terminal to the consignee's warehouse) can force the transport operator on the corresponding side.

This creates the following assumptions:

- The conclusion of transported vehicles from the application of restrictive quotas;
- The driver of the motor carrier's EU within the allowed time spent behind the wheel is able to make delivery to the consignee's warehouse;
- Truckers EEA countries are able to implement traffic from the EU to the "last mile" of delivery in the territory of the EEA.