

ОРГАНИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНОЛОГИИ «ДОРОГА НА РЕЛЬСАХ» (RAIL-ROAD) В РОССИИ

Игнатова Д.В.,

научный руководитель старший преподаватель Магомедова Н.М.

Ростовский государственный университет путей сообщения

Существующий уровень организации транспортной инфраструктуры, не позволяет в полной мере реализовать существующий потенциал России на рынке транспортных услуг. Для выхода на более высокую ступень организации пере возок, необходимо становиться на путь инновационного развития, разрабатывать и внедрять новые технологии. Это, в свою очередь, повлечет за собой увеличение внутри российских и внешнеторговых грузопотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания.

С 1990-х годов в России и странах Восточной Европы совершалось несколько попыток наладить контрейлерное сообщение. Однако почти все они оказались не очень удачными. Первый российский проект в 90-х годах был прекращен из-за технических несовершенств – системы крепления были не продуманы, и техника была повреждена. Второй крупный украинско-литовско-белорусский проект – поезд «Викинг» - просуществовал с 2003 по 2007 год и перевез несколько сотен автопоездов. Аналогичный поезд «Ярослав» перевозил автопоезда между Украиной и Польшей и перестал совершать рейсы в 2005 году.

«Викинг» и «Ярослав» постигла печальная судьба по причине высоких железнодорожных тарифов. На сегодня день в Западной Европе пользоваться контрейлерными перевозками выгодно, поскольку если пускать авто своим ходом, в силу вступают огромные экологические налоги. Ну, а в России и Восточной Европе экологическое законодательство пока не сильно развито. Ситуацию усугубляет и невозможность или нежелание железнодорожных перевозчиков установить более конкурентные тарифы на контрейлерные перевозки.

В настоящее время для формирования развитой, удовлетворяющей современным требованиям транспортной системы, оптимизации затрат на грузоперевозки, эффективного использования потенциала России на рынке услуг по грузоперевозкам, группой компаний «Delo» совместно с компанией «Lohr Industrie» разрабатывается проект по внедрению на территории РФ современной технологии комбинированной перевозке полуприцепов «ModaLohr».

Технология «дорога на рельсах» (Rail-Road) предполагает организацию перевозки большегрузных автомобильных полуприцепов по железной дороге. Цель данной технологии: осуществлять быструю, безопасную и экономичную их перевозку по железнодорожным рельсам, разгрузив тем самым авто инфраструктуру страны.

Основные характеристики технологии ModaLohr:

- Погрузка стандартных полуприцепов 4 метра высотой и 13,7 метров длиной.
- Транспортировка 38-тонных полуприцепов на дальние расстояния.
- Продолжительность стоянки под загрузкой или выгрузкой без отсоединения от локомотива на терминале не превышает 1 ч (для маневров грузового автомобиля необходимо 30 - 40 мин).
- Независимая погрузка каждого транспортного средства.
- Возможность совершать промежуточные остановки (например, для выгрузки полуприцепа из середины состава).
- Возможность перевозки интермодальных грузов, а именно контейнеров.

– Безопасность при движении обеспечивают фиксирующие устройства на платформе.

Уже сегодня на решение существующих задач по развитию технологии «ModaLohr» в России тратятся средства и усилия многих специалистов. Существенно затрудняет организацию бесперегрузочных железнодорожных перевозок наличие существенных технических различий железных дорог разных стран мира: по габаритам, ширине колеи, нагрузкам на ось, а также по системам ходовой части, сцепного и тормозного оборудования. Для решения возникающих задач требуются большие силы и средства.

Перевозка грузового автопоезда производится в сопровождении проводника. Отправитель может возложить функции проводника на водителя автопоезда. Во всех случаях водитель автопоезда подчиняется таможенным, паспортным, железнодорожным и другим правилам стран, железные дороги которых участвуют в перевозке. В связи с тем, что автопоезд сопровождает водитель, и груз чаще всего находится под его ответственностью, принято целесообразно считать такую перевозку перевозкой в сопровождении. Для этой цели в состав поезда включается спальный вагон.

Съемные автомобильные кузова и полуприцепы принимаются к перевозке за пломбами, запорно-пломбировочными устройствами грузоотправителя или за пломбами, запорно-пломбировочными устройствами первоначального отправителя груза автомобильным транспортом. Железная дорога должна проверить наличие пломб или запорно-пломбировочных устройств, которые должны быть навешены отправителем при приеме груза к перевозке автомобильным транспортом.

Груз в автопоезде, съемном автомобильном кузове и полуприцепе должен быть размещен в соответствии с требованиями к размещению и креплению грузов в них с соблюдением следующих основных положений, являющимися общими правилами размещения и крепления груза в контейнерах, съемных автомобильных кузовах, кузовах полуприцепов и автопоездов:

- груз должен быть равномерно расположен по площади пола;
- тяжелые грузы не должны укладываться на легкие грузы;
- центр тяжести груза в кузове должен находиться в точке, не превышающей половину высоты кузова;
- груз в кузове, во избежание возможного смещения, должен быть компактно уложен, а имеющиеся в кузове зазоры должны быть заполнены вкладышами типа: согнутый картон, надувные емкости, распорные деревянные конструкции и др.;
- между штабелями груза и торцевыми дверями, во избежание повреждения грузом кузова или тента, должны предусматриваться соответствующие компенсирующие (упорные, защитные) устройства. Упор отдельных мест в тент не допускается;
- при размещении в кузове одиночных мест нагрузка на пол не должна превышать допустимого значения.

Это лишь некоторые из правил, применяющиеся при контрейлерных перевозках, перевозках по железным дорогам грузовых автопоездов, съемных автомобильных кузовов и полуприцепов.

Таким образом, внедрение технологии «дорога на рельсах» будет способствовать улучшению состояния автодорожного полотна, увеличение срока его службы, снижению аварийности, уменьшению количества пробок, позитивному эффекту в экологической обстановке, уменьшению эксплуатационных государственных расходов. При переключении части грузоперевозок с автомобильного транспорта на железные дороги существенно сократится расход энергоресурсов в транспортном секторе экономики.