

Логистические процессы и морские магистрали II

в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове,
Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине

*Проект мастер-плана «LOGMOS» – Приложение 3
Часть I*

Обзор сектора морских перевозок

Октябрь 2013 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ	5
1 ТЕНДЕНЦИИ В МИРОВОМ СУДОХОДСТВЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА КОРИДОР ТРАСЕКА.....	7
1.1 КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ И ГЛОБАЛИЗАЦИЯ	7
1.1.1 Фактор 1: Избыточная пропускная способность	9
1.1.2 Фактор 2: Движение на малом (SS), очень малом (ESS) и супер-малом ходу (SSS) ..	14
1.1.3 Фактор 3: Пиратство	20
1.1.4 Фактор 4: Экологические вопросы и проблемы	23
1.1.5 Фактор 5: Новые виды топлива.....	27
2 ПОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ: КАСПИЙСКОЕ МОРЕ.....	30
2.1 АЗЕРБАЙДЖАН.....	30
2.1.1 Объемы грузооборота порта	31
2.1.2 Планы развития	32
2.2 КАЗАХСТАН.....	34
2.2.1 Объемы грузооборота порта	36
2.2.2 Планы развития	38
2.3 ТУРКМЕНИСТАН	45
2.3.1 Общее описание	45
2.3.2 Планы развития	48
3 ПОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ: ЧЕРНОЕ МОРЕ.....	52
3.1 БОЛГАРИЯ	52
3.1.1 Бургас	54
3.1.2 Варна.....	56
3.1.3 ECPORT8 и TEN ECPORT	59
3.2 ГРУЗИЯ.....	61
3.2.1 Потти.....	62
3.2.2 Батуми.....	68
3.3 РУМУНИЯ	74
3.4 ТУРЦИЯ	85
3.4.1 Порты и морская торговля	85
3.4.2 Транспортные связи с другими странами ТРАСЕКА	88
3.4.2.1 Черное море	89
3.4.2.2 Каспийское море	91
3.8 УКРАИНА	97
3.8.1 Исторический контекст и эволюция законодательства	97
3.8.2 Тенденции и объемы перевозок водным транспортом.....	107
3.8.3 Грузооборот контейнеров.....	109
3.8.4 Основные морские порты ТРАСЕКА.....	114
3.8.4.1 Ильичевск	114
3.8.4.2 Одесса.....	118
4 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ – КАСПИЙСКОЕ МОРЕ	130
4.1 АЗЕРБАЙДЖАН.....	130
4.2 КАЗАХСТАН	135
5 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ – ЧЕРНОЕ МОРЕ	138



6	ПРИЛОЖЕНИЯ	146
6.1	ПРИЛОЖЕНИЕ I: ОБЪЕМЫ Ж/Д ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ АРМЕНИЕЙ И ПОРТАМИ ГРУЗИИ	146
6.2	ПРИЛОЖЕНИЕ II: ПРОЦЕДУРА ОБРАБОТКИ КОНТЕЙНЕРОВ В ПОРТУ АКТАУ	147
6.3	ПРИЛОЖЕНИЕ III: СТАТИСТИКА РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК БОЛГАРИИ	151
6.4	ПРИЛОЖЕНИЕ IV: КОРИДОР ЦАРЭС	152
6.5	ПРИЛОЖЕНИЕ V: СРАВНЕНИЕ ДИСБУРСМЕНТСКИХ СЧЕТОВ КРУПНОТОННАЖНЫХ ЛИНЕЙНЫХ СУДОВ	153
6.6	ПРИЛОЖЕНИЕ VI: ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ОТДЕЛЬНЫХ КАТЕГОРИЙ ГРУЗОВ В УКРАИНСКИХ ПОРТАХ	155
6.7	ПРИЛОЖЕНИЕ VII: МАРШРУТЫ АЕ10 И АЕ3 КОМПАНИИ MAERSK ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ	156
6.8	ПРИЛОЖЕНИЕ VIII: ПОТЕНЦИАЛ Ж/Д ПАРОМНОЙ ТОРГОВЛИ НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ	158
6.9	ПРИЛОЖЕНИЕ IX: ЧЕРНОМОРСКИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ УКРФЕРРИ / NAVIBULGAR	160
6.10	ПРИЛОЖЕНИЕ X: СТАТЬЯ В «PORT FINANCE INTERNATIONAL» ЗА 13.03.2013	161
6.11	ПРИЛОЖЕНИЕ XI: СТАТЬЯ В «PORT FINANCE INTERNATIONAL» ЗА 14.05.2013	163



ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Развитие мировой морской торговли, в млн т, загрузка	8
Таблица 2: Мировые объемы контейнерных перевозок.....	11
Таблица 3: Результаты Maersk Line Results в 2007-2012 гг. (FFE= 40-футовый эквивалент)	12
Таблица 4: Грузооборот БММТП (за исключением нефти и нефтепродуктов)	32
Таблица 5: Объем грузоперевозок TIR-грузовиками	36
Таблица 6: Грузооборот АММТП	36
Таблица 7: Грузооборот морских портов Болгарии (тыс. т)	53
Таблица 8: Совокупный грузооборот Порты Бургаса (тыс. т).....	54
Таблица 9: Суммарное количество контейнеров, обрабатываемых в Порту Бургаса (TEU).....	55
Таблица 10: Совокупный грузооборот Порты Варны (тыс. т)	56
Таблица 11: Грузооборот контейнеров в Порту Поти (TEU)	64
Таблица 12: Объем контейнерных перевозок железнодорожным транспортом (TEU).....	66
Таблица 13: Объем перевозки контейнеров по железной дороге между Поти и странами Центральной Азии (TEU)	67
Таблица 14: Грузооборот контейнеров в Порту Батуми (TEU)	69
Таблица 15: Грузооборот Порты Констанцы (тонны)	77
Таблица 16: Объем перевозки зерна Портом Констанцы (млн т)	81
Таблица 17: Объем перевозки контейнеров Портом Констанцы (TEU).....	81
Таблица 18: Объем перевозки контейнеров турецкими портами (TEU)	87
Таблица 19: Объем зарубежной торговли Турции в 2012 г., млрд долл.	88
Таблица 20: Количество зарубежных рейсов турецких грузовиков за пределы Каспия	93
Таблица 21: Количество турецких грузовиков, воспользовавшихся услугами паромной переправы «Каспар» для пересечения Каспия	97
Таблица 22: Грузооборот контейнеров в портах Одессы и Ильичевска	102
Таблица 23: Объемы перевозок российских грузов, млн т	108
Таблица 24: Объемы транзитных грузов украинских портов	108
Таблица 25: Параметры причала	116
Таблица 26: Параметры причала	121
Таблица 27: Объемы грузоперевозок блок-поездом «Викинг» по Украине (TEU)	125
Таблица 28: Объемы перевозок ж/д паромными «Каспар»	134

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Развитие мировой торговли	8
Иллюстрация 2: Изменение SCFI в 2012-2013 гг. в долл. США/TEU	13
Иллюстрация 3: Контейнеровоз «CMA-CGM Marco Polo» длиной 396 м и шириной 54 м в процессе морских испытаний	14
Иллюстрация 4: Карта провинций КНР	18
Иллюстрация 5: Карта распространения угрозы сомалийского пиратства в 2005-2013 гг.	21
Иллюстрация 6: Контейнеровоз, огороженный колючей проволокой	22
Иллюстрация 7: Бакинский порт	30
Иллюстрация 8: Местоположение Порты Алят и МЛЦ	33
Иллюстрация 9: Искусственные острова на Кашаганском нефтяном месторождении	34
Иллюстрация 10: План Порты Актау	37
Иллюстрация 11: Курык	40
Иллюстрация 12 и 13: Курык (март 2012 г.)	40
Иллюстрация 14: Реконструкция автодорожной сети в западной части Казахстана	44
Иллюстрация 15: Вид с воздуха на Порт Туркменбаши с 2-мя ж/д паромными рампами	46
Иллюстрация 16: Схема доступа к портам Туркменбаши и Уфра	47
Иллюстрация 17: Ж/д ветка из Казахстана в Иран через Туркменистан	51
Иллюстрация 18: Трансевропейский транспортный коридор VIII	53
Иллюстрация 19: Вид с воздуха на Порт Бургаса	54
Иллюстрация 20: Генеральный план развития Порты Бургаса	56
Иллюстрация 21: Варна Восток	57
Иллюстрация 22: Варна Запад	57



Иллюстрация 23: «Варна Ферри Комплекс» с ж/д паромом NaviBulgar на 108 вагонов	58
Иллюстрация 24: Порт Поти, общий план	62
Иллюстрация 25: Порт Поти, грузовые причалы.....	63
Иллюстрация 26: Выгрузка пассажирских вагонов Грузинской железной дороги в Порту Поти на причале № 14	68
Иллюстрация 27: Порт Батуми	69
Иллюстрация 28: «MSC HINA», крупнейший современный контейнеровоз швартуется в Батумском международном контейнерном терминале 6 августа 2012 г.	71
Иллюстрация 30: Разгрузка содержимого контейнеров в Батумском международном контейнерном терминале	73
Иллюстрация 31: Вид со спутника Порта Констанцы	75
Иллюстрация 32: Канал Дунай-Черное море в Констанце.....	77
Иллюстрация 33: Теплоход «Alkor» компании Tavria Line на маршруте Констанца-Днепропетровск....	78
Иллюстрация 34: Компания U.N. Ролкерное судно «Audacia» на маршруте Пендик-Констанца	79
Иллюстрация 35: Буксир компании BRP с двумя баржами по 40 TEU на маршруте из Констанцы в Белград.....	83
Иллюстрация 36: Мраморное море	86
Иллюстрация 37: Объем перевозки контейнеров портами Мраморного моря в 2011 г. (TEU)	87
Иллюстрация 38: Общий план Амбарли, крупнейшего контейнерного порта Турции	88
Иллюстрация 39: Схема кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря	89
Иллюстрация 40: Теплоход «Sea Partner» компании Stena SeaLine в Босфорском проливе	90
Иллюстрация 41: Теплоход «Михаил Черевко» компании «Укрречфлот» при проходе нового шлюза глубиной 30 м на ДнепроГЭСе, Запорожье	91
Иллюстрация 42: Сеть железных дорог Турции.....	92
Иллюстрация 43: 20-километровая очередь турецких грузовиков в очереди на въезд в Иран на пограничном пункте Гюрбулак-Базарган (фотография сделана 26 сентября 2001 г.)	95
Иллюстрация 44: Морские порты Украины	97
Иллюстрация 45: План развития Порта Одессы.....	104
Иллюстрация 46: Керченский пролив и местоположение Порта «Кавказ»	105
Иллюстрация 47: Местоположение Порта Тамани	106
Иллюстрация 48: Вид с воздуха на контейнерный терминал ТИС в Порту «Южный»	110
Иллюстрация 49: Существующие и планируемые маршруты «Адриатического» и «Балтийского» поездов	114
Иллюстрация 50: Порт Ильичевска	115
Иллюстрация 51: Порт Ильичевска: причал № 28 и обе площадки хранения ролкерных грузов ...	116
Иллюстрация 52: Комплекс ж/д паромной переправы в Порту Ильичевска	117
Иллюстрация 53: Порт Одессы.....	118
Иллюстрация 54: Компьютерный коллаж вида на Карантинный мол по окончании проекта	120
Иллюстрация 55: Терминал НРС в Порту Одессы	121
Иллюстрация 56: Маршрут блок-поезда «Викинг»	124
Иллюстрация 57: Теплоход «Mercury 1» (тип «Дагестан») швартуется в Порту Актау, март 2012 г.	131
Иллюстрация 58: Теплоход «Bestekar Gara Garayev» (класс «Ro-8») в Порту Актау, декабрь 2012 г.	132
Иллюстрация 59: Теплоход «Karabakh» (на 52 вагона) при заходе в Порт Актау, февраль 2012 г.	133
Иллюстрация 60: Теплоход «Barda» (на 54 вагона) на верфи в Пуле, Хорватия, 2012 г.	133
Иллюстрация 61: Теплоход «Geroite na Sevastopol» компании NaviBulgar (одно из 4-х судов такого класса вместимостью 108 вагонов)	140
Иллюстрация 62: Теплоход «Greifswald»	142
Иллюстрация 63: Судно «Vilnius Seaways»	145



РЕЗЮМЕ

Основной целью данного отчета – представить обзор сектора морских перевозок в странах ТРАСЕКА с учетом задач международного транспортного коридора и его интеграции в мастер-план «LOGMOS». Таким образом, данный документ консолидирует и дополняет сведения, содержащиеся в «профилях стран» – непосредственных бенефициарах ТРАСЕКА, имеющих выход к морю¹. Он также содержит данные о портовых объектах на черноморском побережья Румынии, Болгарии и Турции и порядке их функционирования.

Порты, будучи пунктами пограничного контроля и местом перевалки грузов, оказания административных услуг, осуществления торговых процедур, а также связующими звеньями сухопутных и морских маршрутов, являются одними из важнейших узлов транспортных цепочек. В случае ТРАСЕКА они имеют особое значение, поскольку этот транспортный коридор пересекает Черное и Каспийское море, а его функциональность в качестве международного транспортного коридора во многом зависит от эффективности работы портов и сектора морских перевозок².

Ситуация в черноморском и каспийском регионах существенно отличается. В то время как история судоходства по Черному морю берет свое начало с античных времен, морская торговля по Каспию является сравнительно молодой. Порт Баку был построен в 1902 году, а регулярное морское сообщение (обеспечиваемое ж/д паромом) с Красноводском (ныне Туркменбаши, Туркменистан) было налажено лишь в 1963 году, в том же году, когда был открыт Порт Актау в Казахстане.

Таким образом, страны и народы черноморского региона имеют давние морские традиции и историю, в том числе и международного морского сообщения, тогда как

¹ Экономика Армении, страны, не имеющей выхода к морю, в значительной мере зависит от грузопотоков, идущих через грузинские порты Поти и Батуми, на которые приходится значительный объем грузов, обрабатываемых в этих портах (см. Приложение I). Молдавский речной порт Джурджулешты обрабатывает морские грузы, следующие в/из Стамбула и Констанцы по Дунаю. Порядка 400 судов зарегистрированы под молдавским флагом, который до последнего времени имел статус «удобного флага». В ноябре 2012 года правительство Молдавии решило принять новый закон, предусматривающий проведение проверок и лишение несоответствующих требованиям судов права хождения под национальным флагом.

² Проект «LOGMOS» (согласно ТЗ) сосредоточен на концепции морских магистралей, как их определяет ЕС, ее передаче и реализации в регионе ТРАСЕКА. Таким образом, главным предметом ее рассмотрения являются товары, транспортируемые в ж/д вагонах, грузовиках и контейнерах.

В данный отчет о морских перевозках также включены бестарные грузы, перемещаемые с помощью мафитрейлеров, неупакованные колесные грузы и всевозможное оборудование на колесном или гусеничном ходу, включая новые и бывшие в употреблении легковые и грузовые автомобили. Морские перевозки таких грузов как в регионе ТРАСЕКА, так и повсеместно, осуществляются исключительно посредством специализированных судов (Ро-Ро, ж/д паромов, контейнеровозов), курсирующих в соответствии с установленным графиком по регулярным морским маршрутам, соединяющим определенные порты.

Таким образом, нефть и газ, а также другие твердые или жидкие бестарные грузы (примером, зерновые), сырье или полуфабрикаты (древесина, чугун в чушках) учитываются в данном отчете только в том случае и в той мере, в какой они перевозятся по морю одним из вышеупомянутых видов транспорта по морским маршрутам, обслуживаемым на регулярной основе.

Грузы, транспортируемые в больших или очень больших объемах на трамповой/случайной основе судами, не курсирующими по установленному графику и часто меняющими порты захода в зависимости от изменчивого рыночного спроса, что касается как правило проектных грузов, нефти, газа, сырья, транспортируемых танкерами, балкерами и сухогрузами/неспециализированными грузовыми судами следовательно не входят в круг интересов концепции морских магистралей и не рассматриваются в данном отчете. Аналогично этому в отчете не рассматриваются специализированные нефтяные, газовые и балкерные порты и объекты, предназначенные для приема только танкеров и балкеров.



молодые государств Центральной Азии, граничащие с закрытым внутриконтинентальным морем, имеют гораздо меньше опыта торгового судоходства, накопленного и сформированного преимущественно под влиянием традиций и правил советских времен. Эти исторические обстоятельства по-прежнему играют важную роль для понимания текущей ситуации и задач.

Несмотря на значительные инвестиции, портовые операции и суда остаются по большей части нестандартными, что сдерживает развитие сектора морских перевозок. Впрочем, инфраструктура не является основным препятствием развитию. Национальные регуляторные политики требуют пересмотра с учетом экономической глобализации и ростом популярности концепции цепей поставок. Необходимо переформулировать соответствующие роли частного сектора и государства, представленного государственными компаниями и государственными монополиями.

Для преодоления многочисленных организационных и административных барьеров, сдерживающих устойчивое развитие сектора, странам ТРАСЕКА надлежит активизировать диалог на национальном и региональном уровне, что позволит заинтересованным сторонам совместно решать вопросы, представляющие для них общий интерес.



1 ТЕНДЕНЦИИ В МИРОВОМ СУДОХОДСТВЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА КОРИДОР ТРАСЕКА

1.1 Контейнеризация и глобализация

Первый успех промышленного контейнерного предприятия относится к 1956 году, когда американский предприниматель в сфере грузоперевозок Малькольм Маклин предложил идею использования больших коробов, которые никогда не открываются в ходе транзита и перегружаются в интермодальном режиме с одного вида транспорта на другой (автомобильный, морской, железнодорожный).

Первым эффектом контейнеризации было значительное сокращение хендлинговых и стивидорных затрат: товары могут быть отсортированы и упакованы только один раз за пределами портов, операции по погрузке-разгрузке и трансферу контейнеров в портах становились все более механизированными и не требовали содержания традиционной многочисленной команды грузчиков на пирсе и на самих судах.

Стандартизация контейнерных параметров в соответствии с ISO в конце 60-х годов и строительство крупных, специализированных судов, которые могли быть обслужены значительно быстрее, чем обычные суда с навалочным грузом, все более способствовали повышению эффективности этого надежного вида транспортировки. В частности, это содействовало снижению транспортных затрат на единицу и сокращению времени доставки от грузоотправителя грузополучателям³.

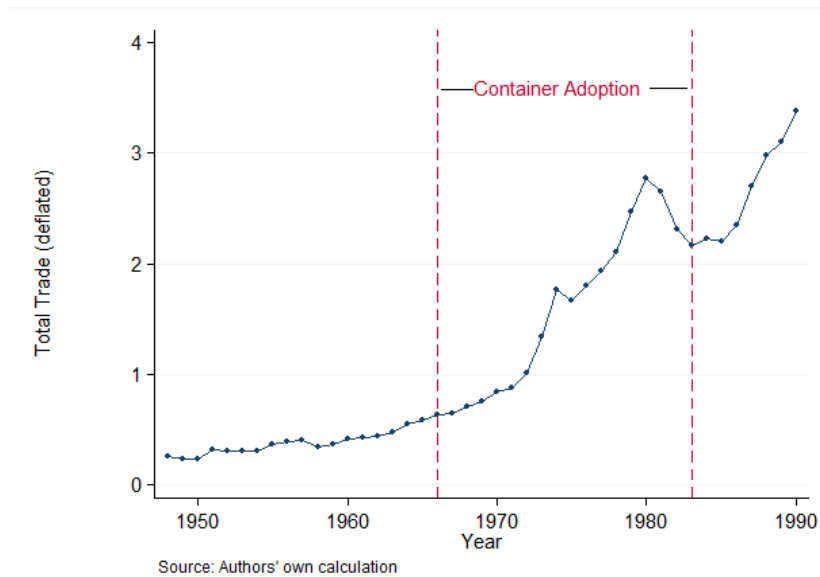
Контейнеризация грузов по мере ее распространения в мировом масштабе стимулировала изменения и на других видах транспорта (железнодорожном, автомобильном и речном), что способствовало укреплению интермодального характера этой новой технологии транспортировки грузов.

Международная торговля выиграла от снижения транспортных расходов и сокращения сроков доставки и начала показывать небывалые темпы роста. Благодаря контейнеризации были выполнены технические условия глобализации мировой экономики.

³ Срок доставки груза из Великобритании в Австралию «от двери до двери» был сокращен с 70 до 34 дней, что повлекло за собой 50%-ное снижение оборотных фондов.



Иллюстрация 1: Развитие мировой торговли



Источник: Оценка последствий контейнерной революции для мировой торговли
Лундский Университет, февраль 2013 г.

Таблица 1: Развитие мировой морской торговли, в млн т, загрузка

Год	Нефть и газ	Бестарный груз	Прочие сухие грузы	В т.ч. контейнеры	ИТОГО (все грузы)	% контейнеров , всего
1970	1,44	448	717		2,605	-
1980	1,871	608	1,225	102	3,704	2,75%
1990	1,755	988	1,265	234	4,008	5,84%
2000	2,163	1,295	2,526	598	5,984	9,99%
2010	2,772	2,335	3,302	1 275	8,409	15,16%

Источник: ЮНКТАД

Мультимодальный коридор ТРАСЕКА, пересекающий Евразию, конкурирует с другими сухопутными железнодорожными и автомобильными маршрутами, проходящими через Россию, а также, в меньшей степени, через Иран⁴ и Турцию.

Однако грузопотоки, которые эти коридоры стремятся привлечь, перемещаются преимущественно по морю и в контейнерах между азиатскими и европейскими портами, в том числе, расположенными на Средиземном и Черном морях. Эта тенденция сохранится в долгосрочной перспективе, и поэтому важно понять, каковы нынешние сильные и слабые стороны транспортировки грузов в контейнерах морским транспортом и как эта ситуация может развиваться в ближайшем будущем. Это позволит определить, где и как наземные коридоры могли бы найти свои ниши в общей межконтинентальной

⁴ При иных политических условиях значительно большие объемы товаров могли бы поступать в республики Кавказа и Центральной Азии через иранские порты Персидского залива.



транспортной сети, увеличить свою долю на рынке и, в конечном счете, стать незаменимым дополнением к морскому грузовому трафику.

1.1.1 Фактор 1: Избыточная пропускная способность

Спрос и предложение в морских перевозках редко бывают сбалансированными.

Хотя это до сих пор является предметом многих научных дискуссий и споров, существует тенденция считать, что между колебаниями ВВП и торговли четко прослеживаются причинно-следственные связи. Эта корреляция расширяется и усиливается в результате осуществления мер, направленных на либерализацию внешней торговли. В свою очередь, это отражается на объемах перевозок: например, общепринятое эмпирическое правило гласит, что спрос на контейнерные перевозки возрастает в два раза быстрее темпов роста ВВП⁵.

Адаптация судоходной отрасли к этим изменениям происходит не так быстро, в результате чего почти всегда имеет место зазор в несколько лет между началом роста или сокращения мировой экономики и соответствующей реакцией со стороны торгового флота.

В докризисные годы спрос на морские перевозки взлетел до небывалых высот, и все планы судоходной отрасли были нарушены: в конце 2007 года общий портфель заказов мировой судостроительной индустрии вырос до 526 млн тонн общего дедвейта⁶, что составило почти 50% существовавшего в то время мирового торгового флота (общий дедвейт - 1 042 328 тыс. тонн). Все сегменты выиграли от этой ситуации: подгоняемые колоссальным ростом сырьевого товарооборота, сухогрузы составляли половину портфеля заказов с заказным тоннажем по определенным размерным категориям, превышающим эксплуатируемый флот.

Падение курса доллара (до 1,45 за 1 евро в конце 2007 года), способствовавшее росту объемов торговли между Азией и Европой и полному задействованию контейнеровозов на этом направлении, а также удешевление кредитов обусловили покупательский бум среди контейнерных судоходных компаний: в 2007 году были размещены заказы на 606 контейнеровозов ячеистого типа общей вместимостью 3 638 000 TEU на сумму 53,2 млрд долларов США, в результате чего портфель заказов составил 1462 судов емкостью 6,96 млн TEU, то есть 63,7% существующего флота. Половину емкостей под заказ составляли 328 судна емкостью свыше 8 000 TEU⁷ со сроками поставки вплоть до 2012 года.

Для лучшего понимания, почему это произошло, необходимо отметить две отличительные черты контейнерного судоходства:

- во-первых, этот сектор до сих пор остается весьма фрагментированным: например AP-Møller-Maersk Group, материнская компания крупнейшей в мире контейнерной линии Maersk, заняла лишь 154-е место в рейтинге 500 крупнейших мировых корпораций Fortune Global в 2012 году, в то время как следующий и единственный

⁵ С 2002 по 2007 год объемы контейнерных перевозок во всем мире росли в среднем на 12,6% в год, в то время как ежегодный темп роста мирового ВВП в среднем составлял 4,4%.

⁶ В конце 2012 года эта цифра опустилась до 245 млн т общего дедвейта, что составило 17% от оценочного дедвейта на уровне 1 530 000 тыс. тонн.

⁷ Увеличение размеров контейнеровозов, заказанных в 2007 году, частично было также обусловлено заявлением администрации Панамского канала о новом шлюзовом проекте и улучшении параметров водного пути.



контейнерный перевозчик в этом списке, частично находящийся в государственной собственности COSCO, занял 384-е место.

- во-вторых, нет существенной разницы между политикой, проводимой 20-ю основными игроками (представляющими более 80% мировой емкости контейнеровозов) и видами продуктов и услуг, которые они предлагают.

Если оставить за скобками коммерческие предпосылки, такие как еженедельная частота рейсов (как минимум) и фиксированные дни отправления, основные принципы можно сформулировать следующим образом:

- «глобальность» (имеется в виду, обеспечение полного охвата рынка при обслуживании грузовых перевозок на направлениях Восток-Запад между США, Европой и Дальним Востоком, а также на маршрутах Север-Юг - в Африку, Южную Америку и Австралию);
- в зависимости от соответствующих размеров рынка наличие судов максимально возможных размеров на каждом торговом направлении в целях:
 - достижения максимальной экономии,
 - захвата самой большой доли на рынке.

Следовательно, как только мировая экономика показала признаки устойчивого роста, контейнерные операторы и финансисты (в частности, немецкие командитные товарищества) бросились заказывать новые суда:

- во-первых, чтобы занять слоты на лучших верфях (строительство контейнеровозов преобладает в Южной Корее, Китае и Японии^{8 9}), которые также могут быть привлечены к строительству более выгодных типов судов, таких как сухогрузные балкеры (строить их проще, дешевле и быстрее);
- во-вторых, чтобы в результате переговоров договориться о максимально низких ценах на строительство (они возросли в 2 - 2,25 раз в период 2003-2007 гг.),
- и, наконец, как можно скорее получить готовые суда и начать их эксплуатацию, чтобы извлечь выгоду из ситуации и сохранить конкурентное преимущество как можно дольше.

Потом наступил ипотечный кризис в США, который послужил началом продолжающегося мирового финансового кризиса (МФК).

Несмотря на расторжение некоторых контрактов на суда общим дедвейтом 130 млн т с 2008 года и многочисленные отсрочки поставок, к июлю 2012 году общий дедвейт мирового флота достиг 1 534 019 тыс. т¹⁰, т.е. на 47% больше, чем в 2007 году.

По состоянию на октябрь 2013 года на линейных маршрутах было задействовано 5970 контейнеровозов вместимостью 17 657 670 TEU и 225 264 261 тонн общим дедвейтом, в том числе 4 988 (в 2007 г. – 3904) судов ячеистого типа емкостью 17 187 352 TEU (в 2007 г. – 9 436 377). Другими словами, емкость мирового флота контейнеровозов увеличилась

⁸ Их доли на рынке в конце 2012 года составляли 56%, 33% и 2%, соответственно. Принимая заказы на все категории судов, Китай является ведущей мировой судостроительной державой с долей около 45% мирового портфеля заказов на конец 2012 г. (по сравнению с 1% у европейских верфей).

⁹ Уже много лет японские верфи страдают от высокого курса иены по отношению к доллару. Совсем недавно они также пострадали от банкротства нескольких крупных местных судоходных компаний.

¹⁰ ЮНКТАД, см. выше.



на 82% с начала кризиса. Без отмены заказов и с учетом умеренных темпов утилизации флот уже мог бы достичь планки в 17,9 млн TEU в конце 2011 года.

Проблема избыточных мощностей усугубилась в результате новой волны заказов в 2010-2011 гг.: ряд перевозчиков, которые не заказывали суда емкостью свыше 10 000+ TEU во время предкризисного пика, воспользовались более низкими расценками судостроительных верфей для размещения новых заказов, чтобы сохранить конкурентоспособность своего присутствия на направлении Дальний Восток-Европа.

В 2007 году впервые объемы грузоперевозок между Азией и Европой превысили трансатлантический трафик между Азией и западным побережьем США. Все поставленные с 2007 года суда емкостью 10 000+ TEU были задействованы в этом товарном обмене¹¹, что подняло несущую способность на новые высоты и положило начало эффекту домино, оттесняя «лишние» суда меньшего тоннажа (6 000 -10 000 TEU) на другие действующие маршруты линейных перевозок (в основном, Север-Юг). Также были открыты новые линейные сервисы (Азия – Африка, Африка – ВПЮА, Азия - ЗПЮА и ВПЮА и т.д.), что позволило задействовать, по крайней мере, часть избыточного тоннажа¹².

Развитие объемов контейнерных перевозок показано в Таблице 2.

Таблица 2: Мировые объемы контейнерных перевозок

Объемы контейнерных грузов (млн TEU)				
	В мире	Азия - Европа	Европа - Азия	Всего Азия-Европа-Азия
2008	137	13.5	5.2	18.7
2009	124 ¹³	11.5	5.5	17.0
2010	140	13.5	5.6	19.1
2011	151	14.1	6.2	20.3
2012	159	13.3	6.2	19.5

Источник: Clarkson Research Services Limited

Это привело к гибели отдельных контейнерных линий средних и малых размеров регионального значения (один из примеров в регионе ТРАСЕКА – Bulcon, контейнерный линейный сервис NaviBulgar, который был закрыт в 2009 году).

В 2012 году без учета поставок внутри Азии, глобальный экспорт из Азии упал на 0,86 % до 44,7 млн TEU, в то время как импорт снизился на 3,35 % до 21,6 млн TEU. По оценкам аналитиков, в 2013 году можно ожидать увеличения объемов перевозок между Азией и Европой на 4%.

¹¹ Средняя вместимость судов на этом маршруте выросла с 6390 TEU в августе 2008 года до 9350 TEU в октябре 2012 года и превысила 10 000 TEU к середине 2013 года.

¹² В дальнейшем прогнозируется, что бывшие «рабочие лошади» вместимостью 9000-10000 TEU, ранее работавшие на направлениях Европа-Азия, будут переведены на ключевые маршруты через Панамский канал, например, Азия – Восточное побережье США. Администрация канала ожидает, что после открытия нового водного пути в 2015 году в день по нему транзитом будут проходить до девяти судов такого размера.

¹³ В 2009 году падение ставок на чартер балкерных судов обусловило перевод большого количества тарных грузов на балкеры.



Резкое падение в 2009 году, после которого увеличение мировых контейнерных перевозок за 3 года составило всего 10%, очевидно, не соответствовало всплеску роста мирового флота контейнеровозов.

Контейнерные перевозчики, деятельность которых в подавляющем большинстве была неизменно прибыльной на протяжении последних 10 лет, дорого заплатили за свой разгул с избыточными мощностями, впервые зафиксировав коллективные убытки в размере 20 млрд долл. США в 2009 году¹⁴. В то время как 2010 год был относительно благоприятным, 2011 год снова принес тяжелые испытания. Многие линии ввязались в опустошающую войну тарифных ставок.

Едва ли они могли выбрать для этого худшее время: несмотря на то, что фрахтовые ставки упали, цены на бункерное топливо, которые уже были на подъеме в течение предыдущего года, в 2011 году взлетели более чем на 30%. К этому добавились и другие негативные факторы: так, на волне экономического кризиса традиционный предпраздничный сезонный пик в торговле по направлениям Азия-Европа и Азия-Америка оказался довольно умеренным, и суда не заполнялись. Перевозчики лишились серьезного аргумента для введения традиционных пиковых наценок. Maersk Line опубликовала цифры, говорящие сами за себя.

Таблица 3: Результаты Maersk Line Results в 2007-2012 гг. (FFE= 40-футовый эквивалент)

	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Объемы перевозок (млн FFE)	8,5	8,1	7,3	7.9	7	6,8
Средняя ставка (долл. США за FFE)	2881	2828	3064	2370	3284	3034
Средняя стоимость топлива (долл. США за т)	661	620	458	342	520	344

Источник: Годовые отчеты A.P. Møller Maersk A/S Group за 2011 и 2012 г.

Ситуация оказалась самоубийственной для некоторых перевозчиков, таких как чилийская CSAV-Norasia, которой пришлось прекратить перевозки на маршруте Дальний Восток – Европа, потеряв при этом 1 млрд долл. США. Другие известные океанские перевозчики оказались в тяжелом финансовом положении и вынуждены были привлекать новых инвесторов и/или продавать контейнерные терминалы, чтобы остаться на плаву. Контейнерные линии в целом потеряли еще 6 млрд долл. США, почти полностью аннулировав в 2011 году свои доходы, полученные в течение предыдущего года. Тем не менее, в секторе не наблюдалось ни каких-либо серьезных провалов, ни консолидации.

Компания Maersk призвала к радикальным изменениям, реализовав в 2011 году концепцию Daily Maersk¹⁵, представляющую «абсолютную надежность», которая заставила сектор контейнерных перевозок развиваться. Шаг за шагом компании начали объединяться в рамках союзов и соглашений, ориентированных более не на доли на рынке, а на устойчивую прибыльность.

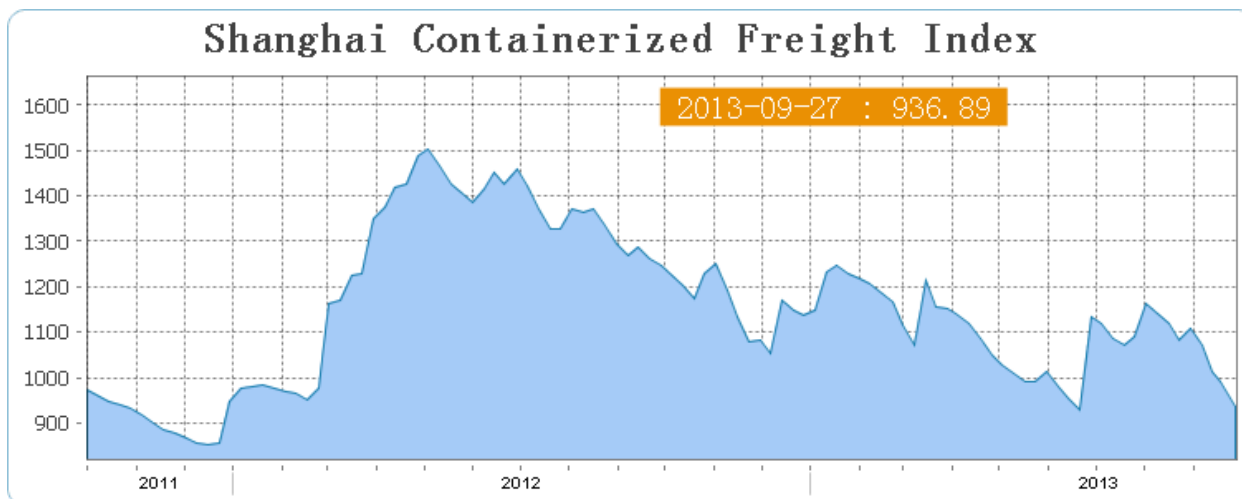
¹⁴ Одна лишь компания Maersk потеряла в 2009 году 2,1 млрд долл. США (по сравнению с прибылью в 583 млн долл. США, полученной в 2008 году). Эти убытки компания понесла уже после того, как ей удалось достичь экономии в 1,6 млрд долл. США в результате реструктуризации, пересмотра договоров с поставщиками, оптимизации сетей и снижения топливных расходов.

¹⁵ Maersk занимает 14,9%-ную долю мирового рынка контейнерных перевозок (в 2006 году эта доля достигала максимума – 18,2%). Доля компании на направлении Азия-Европа почти в два раза выше (29%) и составила в 2012 году 37% от ее общих объемов перевозок, а это означает также, что ее финансовые результаты в большой степени зависят от наиболее изменчивого направления линейных перевозок.



Однако с учетом вялости мировой торговли степень использования контейнеровозов по состоянию на конец сентября 2012 года упала ниже 80%, и достигнутые в первые месяцы 2012 года темпы восстановления сошли на нет. Данные за 2013 до сих пор не показали никаких улучшений.

Иллюстрация 2: Изменение SCFI в 2012-2013 гг.¹⁶ в долл. США/TEU



Усилия океанских перевозчиков по увеличению ставок на ближайшие месяцы и годы, несмотря на несоответствие между спросом и предложением, тем не менее, могут быть сорваны по другим причинам.

Поскольку большинство перевозчиков прекратили размещать заказы на строительство судов, судостроители отчаянно нуждались в новом бизнесе и, следовательно, расценки на новое строительство резко сократились (в среднем на 22% в 2012 году после падения на 35-40% между пиком в 2008 году и концом 2011 года).

Новая порода судовладельцев, стремясь воспользоваться скидками, вошла на контейнерный рынок, о чем свидетельствуют дорогие заказы, размещенные богатыми пока не функционировавшими на этом рынке греческими судоходными компаниями.

Таким образом, цикл легко может войти в новую фазу в течение ближайших нескольких лет, с приобретением судов по низким ценам новыми владельцами, их фрахтованием по льготным ставкам, как насмешка над попытками приспособить раздутые емкости к пониженному спросу.

Как бы то ни было, избыточные мощности останутся таковыми в течение ближайших лет, тем более, что продолжают поставки «левиафанов» последнего поколения: «СМА-CGM Marco Polo» емкостью 16 020 TEU в ноябре 2012 года (за которым последовали два судна-аналога в 2013 году), серия 20 Maersk емкостью 18 000 TEU класса Triple-E с июня 2013 года, 5 контейнеровозов по 18 400 TEU для CSCL со второй половины 2014 года, 5 контейнеровозов по 18 000 TEU (с опцией поставки еще одного) для UASC в первой половине 2015 года, 3 контейнеровоза по 16 000 TEU, которые должны быть построены Jiangnan Changxing Heavy Industry (Шанхай) с началом поставок в сентябре 2015 года для передачи в чартер COSCO или CSCL.

¹⁶ SCFI отражает ставки «спот» Шанхайского рынка экспортных контейнерных перевозок, которые включают как фрахтовые ставки (индексы) по 15 отдельным судоходным маршрутам, так и обобщенный индекс (1000 пунктов на 2009-10-16).



В общей сложности каждую неделю 2013 года в торговом обмене Азия-Европа будет участвовать еще одно судно емкостью 10 000+ TEU (это означает годовой рост общей емкости на 17% по сравнению с ожидаемым увеличением спроса на уровне 4-5%).

Тем самым будет по-прежнему оказываться давление на фрахтовые ставки, что, очевидно, не является хорошей новостью для евразийских сухопутных коридоров, включая коридор ТРАСЕКА.

С другой стороны, контейнерные линии дошли до границы, за которой снижение или даже сохранение сегодняшних объемов грузовых перевозок может обернуться для многих из них банкротством.

Ключевым фактором является стоимость бункерного топлива, которая остается крайне нестабильной и поэтому непредсказуемой.

Иллюстрация 3: Контейнеровоз «СМА-CGM Marco Polo» длиной 396 м и шириной 54 м в процессе морских испытаний



Источник: CMA-CGM

1.1.2 Фактор 2: Движение на малом (SS), очень малом (ESS) и супер-малом ходу (SSS)

Еще в 2008 году, когда рынок был на подъеме, судовладельцы озаботились потреблением бункерного топлива их судами из-за связанных с этим расходов (стоимость мазута составляла около 500 долл. США за тонну) и повышенной нагрузки на окружающую среду. Необходимо было сначала стабилизировать, потом сократить



выбросы CO₂, SO₂ и NO_x. В результате некоторые перевозчики на направлении Восток-Запад начали сокращать скорость их судов¹⁷, что увеличило продолжительность рейса туда и обратно между Азией и Европой с 8 до 9 недель и вынудило их ввести в эксплуатацию одно дополнительное судно.

Тем не менее, расчеты показали, что движение со средней скоростью 20-21 узел вместо стандартных 24 узлов для груженого судна вместимостью 8500 TEU позволило снизить ежедневное потребление топлива с 230 до 150 тонн и сэкономить до 50 млн долларов США в год на бункерном топливе (с учетом потребления топлива девятым судном). Тем самым удалось более чем компенсировать инвестиции в размере 12 - 16 млн долл. США и операционные расходы на дополнительное судно¹⁸. Кроме того, снижение скорости позволило снизить выбросы CO₂, а также оксидов серы и азота, являющихся побочными продуктами сгорания топлива.

В начале 2011 года почти все контейнерные перевозчики на маршрутах между Азией и Европой и Азией и Средиземноморьем перешли на ESS. К концу 2012 года это позволило охватить емкости в размере 1 060 000 TEU, т.е. 6,5% потенциала мирового флота контейнеровозов ячеистого типа, сохранив при этом простаивающие мощности флота на уровне «всего лишь» 810 000 TEU.

Продолжительность рейса в оба конца тем временем увеличилась до 77 дней, в результате чего на линиях Азия-Европа в настоящее время курсируют 11 судов (вместо восьми, эксплуатируемых 3-4 года назад).

Наступившие в 2011-2012 гг. тяжелые времена побудили некоторые судоходные компании ввести принцип движения на супер-малом ходу (SSS), которое подразумевает снижение скорости очень крупных и сверхкрупных контейнеровозов до 15 узлов или даже меньше. Несмотря на то, что кривая расхода топлива оказалась весьма показательной, экономия топлива при снижении скорости с 18 до 15 узлов оказалась значительно меньше, чем при ее снижении с 21 до 18 узлов. Кроме того, с гигантскими двигателями, предназначенными для эксплуатации на высоких оборотах, возникли технические проблемы, поскольку на малых скоростях они нуждаются в большем количестве смазки, снижая тем самым первоначально достигнутую экономию топлива. Некоторые судовладельцы выбрали компромиссные технические решения, в частности, адаптацию и ухудшение характеристик двигателей или модификацию гребных винтов, что позволяет добиться экономии топлива.

Тем временем разрабатываются новые стандарты для конструкции корпуса контейнеровозов, а также двигатели и системы гребных винтов, которые обеспечивают очень низкий расход топлива в рабочем диапазоне скоростей, но в то же время позволяют поддержания приемлемую максимальную скорость.

Движение малым ходом в настоящее время стало распространенной практикой большинства контейнерных линий по всему миру. Это выгодно для них и представляет собой потенциально благоприятное развитие для ТРАСЕКА.

Грузоотправители и трейдеры по всему миру на самом деле выражают растущую озабоченность относительно того, что они называют быстрым временным решением сегодняшних проблем судоходных компаний, ожидая наступления еще более серьезных трудностей.

¹⁷ Такое решение было принято в истории контейнерных перевозок в третий раз. Ранее это происходило, когда разразился нефтяной кризис в 1973 и 1979 годах.

¹⁸ Которое, для сравнения, потребляло бункерного топлива на 20 млн долл. США в год.



Они, в основном, подчеркивают, что стоимость транспортировки не является проблемой (что вполне объяснимо с учетом депрессивного, но все еще высококонкурентного рынка). Следовательно, аргументы в отношении экономии, используемые ранее для поддержки заказов контейнерных суперлайнеров типа super post-Panamax, не убеждают их более в преимуществах гигантских контейнеровозов.

Они опасаются, что это обусловит обратный эффект: время погрузки-разгрузки (и, следовательно, транзита) будет увеличено, так как эти мега-перевозчики будут закупоривать портовую инфраструктуру, а сообщение с внутренними районами тоже не в состоянии идти в ногу с этими семимильными прыжками в масштабах на основных торговых направлениях. Кроме того, следует отметить, что эксплуатация более крупных судов влечет за собой меньшее число прямых заходов в порты (так как далеко не все порты в состоянии обслужить такие крупные суда¹⁹), в связи с чем приходится использовать систему перевалки по принципу «hub and spoke» (т.е. «ось и спицы»), предполагающую меньшую гибкость и менее эффективную частоту рейсов.

Грузоотправители считают, что это приведет к сбоям в цепочках поставок, задержкам, созданию больших запасов и, следовательно, возрастет потребность в оборотных средствах, что из-за меньшей доступности капитала становится ключевой проблемой, поскольку МФК в самом разгаре.

Движение малым ходом, рассматриваемое как принципиальный ответ перевозчиков на избыточную перевозочную пропускную способность судов и рост цен на топливо, в довершение всего побуждает грузоотправителей к связыванию еще больших объемов оборотного капитала для поддержания запасов.

Кроме того, в течение последнего десятилетия ситуация ухудшилась с развитием пиратства на основных мировых торговых путях, что вынуждает суда выбирать другие (непрямые) маршруты. Например, кратчайший маршрут из Гамбурга в Шанхай составляет 10 734 морских миль, а во избежание опасностей от сомалийских пиратов судну необходимо пройти 457 миль на север вдоль побережья Йемена после выхода из Аденского пролива и следовать вдоль индийского западного побережья (всего 11 191 морских миль). Также судну приходится провести свыше дополнительных суток (25 ч 20 мин.) в море, с учетом малого хода. В результате к уже и без того увеличенной продолжительности рейса туда и обратно между Азией и Европой добавляются еще два дня.

Таким образом:

- грузоотправители по-прежнему сомневаются в отношении экономии, которой перевозчики могут добиться за счет использования более крупных судов и/или движения на медленном ходу. Соответственно, они не верят, что получают выгоду от какой-либо из этих опций, поскольку даже при полной загрузке судов океанские перевозчики едва ли способны покрыть свои расходы с учетом сегодняшних объемов грузопотоков;
- они также не без основания убеждены в органической неспособности ожесточенно конкурирующих судоходных линий и провайдеров логистических услуг прийти к соглашению, например, о создании более гибкой системы с

¹⁹ Например, контейнеровозы «Triple-E» пока могут обслуживаться только в портах Шанхай, Нинбо, Сямэнь, Янтьян, Гонконг (все в континентальном Китае), в Сингапуре в Азии, а также в Роттердаме, Феликстоу (крупнейший контейнерный порт в Великобритании) и Бремерхафене в Европе. Они слишком велики для шлюзов Панамского канала, хотя их ограниченная осадка (14,5 м) позволяет им пересечь Суэцкий канал (где ограничение осадки составляет 16,0 м).



более регулярными вариантами прямых рейсов к общей выгоде для их клиентов.

Судоходные компании подчеркивают, что надежность их услуг в сфере контейнерных перевозок значительно возросла (частично это может быть связано с тем, что движение малым ходом обеспечивает большую гибкость). В самом деле, в соответствии с анализом Drewry Shipping Consultants, за 9 месяцев до июля 2013 года доля прибытий судов в соответствии с графиком по всем направлениям составила более 80%. С другой стороны, только 66,1% контейнеров в мире были доставлены в срок в результате того, что перевозчики отменяли рейсы в целях сохранения уровня фрахтовых ставок и отправки судов с полной загрузкой²⁰.

Таким образом, грузоотправители, экспедиторы и поставщики логистических услуг, активно участвующие в торговле дорогостоящими/потребительскими товарами многоразового использования (высокотехнологичные продукты, комплектующие для автомобилей и др.), не могут смириться с удлинненными и менее безопасными цепочками поставок. Основным условием в отношении этих и многих других продуктов является бесперебойная доставка точно в срок.

Поведение потребителей также изменилось, ускоряя торговлю и расширяя ее масштабы до беспрецедентных показателей: было подсчитано, что в конце 2012 года насчитывалось 15 млрд веб-ориентированных устройств ... больше, чем людей на Земле. В эпоху Интернета изучение рынка, выбор практически любого вида товаров, заказ и получение их из той точки мира, где они имеются в наличии, является лишь вопросом нескольких кликов и физически происходит в течение нескольких нескольких дней или даже часов. А в случае заказа услуг это происходит мгновенно.

Эта социально-экономическая революция открывает для поставщиков логистических услуг огромные возможности, однако также создает и проблемы. Более чем когда-либо актуален слоган «время – деньги».

Планы экономического развития в некоторых частях мира способствуют изменению традиционного образа мышления, а также перестройке ландшафта транспортной отрасли.

С тех пор, как в 2000 году правительство КНР запустило свой план по оживлению экономики Западного Китая (кампания «Go West»), среднегодовой экономический рост в регионе превышал 10%. В период 2007-2012 гг. этот показатель взлетел до 13,6%. За указанные 5 лет было построено не менее 365 000 км автомобильных дорог (почти столько же насчитывает вся дорожная сеть Великобритании) и проложено 8000 км железнодорожных путей (размер железнодорожной сети Венгрии). Инвестиции в инфраструктуру, включенные в 12-й пятилетний план развития западных регионов, утвержденный в феврале 2012 года, предполагают строительство еще 15000 км железнодорожных линий до 2015 года.

Среди многочисленных примеров, провинции Сычуань и Чунцин, которые практически приобрели статус безналоговых зон для высокотехнологичных производств, привлекли инвестиции таких мировых «тяжеловесов», таких как Dell, Intel (компьютерные комплектующие), GE (Центр инноваций и дизайна), Siemens (в 2011 году был открыт третий в мире крупнейший центр развития промышленной автоматизации), Ford

²⁰ Несмотря на бесперебойные поставки сверхбольших контейнерных судов емкости на торговом направлении Азия-Европа по состоянию на июль 2013 уже снизились на 2-3% по сравнению с периодом предыдущего года.

(автосборочный завод открыт в 2012 году), Hankook (завод по производству 30000 шин в день должен открыться в 2015 году), BASF (завод по производству метилendifенилдиизоцианата²¹, рассчитанный на 400 000 тонн в год, планируется к вводу в эксплуатацию в 2014 году). В Синьцзяне в этом году будет открыто автосборочное производство VW на 50 000 автомобилей.

Иллюстрация 4: Карта провинций КНР



Это послужило стимулом к реализации запуска специализированных маршрутных поездов между внутренним промышленными районами и портами. Например, Международный контейнерный терминал Янтьян (YICT) осуществляет операции интермодального поезда 5 раз в неделю между Чунцином и терминалом в Шэньчжэне, находящемся в дельте реки Чжуцзян, к северу от Гонконга. Расстояние в 1300 км поезд проходит за 53 часа.

Принимая во внимание:

- приблизительно 2-дневную стоянку в портовом терминале YICT до погрузки и отправления,
- 30 дней в пути до Роттердама,
- еще одну 1,5-дневную стоянку для таможенного оформления и дальнейшей отправки в Роттердаме,
- и 3 часа в пути по 183-километровому шоссе из Роттердама в Дуйсбург,

²¹ Метилendifенилдиизоцианат – химическое вещество, используемое при производстве полиуретана. Объем мирового производства в 2011 году составлял 5 млн тонн.



общее время в пути, необходимое для доставки контейнера из Чунцина в Дуйсбург морем составляет, таким образом, до 36 дней, если не происходит никаких задержек.

Контейнерный поезд, запущенный в марте 2011 года Trans Eurasia Logistics GmbH (TEL)²², проходит наземный железнодорожный маршрут протяженностью 10300 км между Чунцином и Дуйсбургом всего за 16 дней.

Очевидно, что для высокотехнологичных товаров, таких как компьютерное оборудование, разница в стоимости транспортировки по морю или по железной дороге многократно компенсируется экономией затрат на создание запасов.

Этим частично объясняется огромный рост объема контейнеров, следующих транзитом через территорию России. По информации РЖД, в 2012 году всего по сети российских железных дорог было перевезено 2 970 600 TEU (на 20,6% больше по сравнению с 2008 годом). Основной наблюдался в транзитных перевозках контейнеров (перевезено 167 000 TEU, т.е. на 54,2% больше), несмотря на железнодорожные транзитные ставки, которые, по имеющимся сообщениям, не очень конкурентоспособны из-за действующей в России системы тарифного регулирования. Кроме того, стратегическая цель РЖД и крупнейших российских операторов железнодорожных контейнерных перевозок «ТрансКонтейнер» и FESCO состоит не в том, чтобы привлечь больше транзитных потоков, а в увеличении контейнеризации российской торговли: в 2011 году грузы в контейнерах составляли лишь 4,1% от общего объема грузов, перевозимых железнодорожным транспортом (в отличие от 18% в США или 14% в Европе).

На данный момент основной железнодорожный коридор между Китаем и Европой пересекает границу с Казахстаном в пункте пропуска Достык, затем идет через Россию в Финляндию, страны Балтии и через Беларусь в Польшу и другие страны ЕС. Открытие нового пункта пересечения границы железнодорожным транспортом в Хоргосе и текущий проект запуска маршрутного поезда «Silk Wind» в Казахстане позволит восполнить недостающее звено железнодорожного маршрута между Китаем, Турцией и – далее – Южной Европой по коридору ТРАСЕКА через Каспийское море и Кавказ. Предположительно, этот маршрут привлечет тех же клиентов, которые сегодня используют северный маршрут.

Однако с точки зрения морских перевозок при этом возникают, по меньшей мере, две проблемы:

- осуществление линейных контейнерных перевозок на Каспии предполагает использование специализированного флота. Выбор типа судна – железнодорожный паром или фидер – будет, наряду с рядом других факторов, зависеть от частоты отправок поездов и объемов грузоперевозки;
- необходимо решать гораздо более сложную проблему дисбаланса в торговле, актуальную как для северного железнодорожного, так и для морских маршрутов.
 - По экспертным оценкам, в 2012 году 30 крупнейших контейнерных перевозчиков потратили в целом 20 млрд долл. США на транспортировку порожних контейнеров по всем мировым торговым направлениям. Одна лишь компания Maersk затратила 1 млрд долл. США на вывоз 4 млн пустых контейнеров, в том числе 2 млн – в Азию. Однако, поскольку судоходные компании используют свободное пространство на борту своих судов для перевозки своих собственных контейнеров, ставки за транспортировку на

²² Созданное в 2008 году совместное предприятие ОАО «РЖД» и DB Mobility Logistics AG, дочерним предприятием Deutsche Bahn.



морском участке пути не взимаются. Упомянутый выше миллиард долларов США (т.е. 250 долл. США в пересчете на 1 контейнер) Maersk затратила на перевозку пустых контейнеров по суше и перевалку контейнеров с контейнерной площадки на судно в порту погрузки и, наоборот, выгрузку и транспортировку от места стоянки судна до контейнерной площадки в порту выгрузки.

- По всей видимости, для железнодорожных операций должна быть разработана другая модель. Если корабли свободно бороздят открытое море, то пустые железнодорожные вагоны или вагоны, транспортирующие порожние контейнеры в обратном направлении в пункты погрузки, идут по железнодорожным путям, используя инфраструктуру и потребляя электроэнергию в разных странах. Соответствующие затраты должны быть учтены в стоимости грузоперевозок в достаточной степени для обеспечения возмещения затрат национальных железнодорожных компаний, сохраняя при этом их конкурентоспособность и, следовательно, привлекательность для клиентов.

1.1.3 Фактор 3: Пиратство

Морские перевозки являлись сравнительно безопасным видом транспортировки грузов по всему миру до 2000 года.

Ситуация изменилась вследствие недостаточного обеспечения портовой безопасности, неэффективного наблюдения за береговой линией в отдельных районах, масштабного роста коммерческих морских перевозок, интенсивного использования перегруженных узких мест, экономических кризисов (в частности, в Юго-Восточной Азии в 1998 году) и распада государств (как в Сомали в 1991 году), в результате чего тысячи людей остались без работы или даже без каких-либо средств к существованию, что вынудило их участвовать в криминальной деятельности, содействуя возрождению пиратства.

Число случаев пиратства, то есть захвата судов с целью грабежа или совершения других преступлений, увеличилось в период 2000-2006 гг. на 68% и составило 2463 фактов или попыток пиратского захвата судов²³. Однако аналитики полагают, что проблема в целом почти наверняка значительно шире, чем показывают приведенные цифры, учитывая то, что почти о половине всех пиратских нападений нигде не сообщалось, как правило, из-за опасений по поводу последующих затрат на расследование и увеличения страховых взносов.

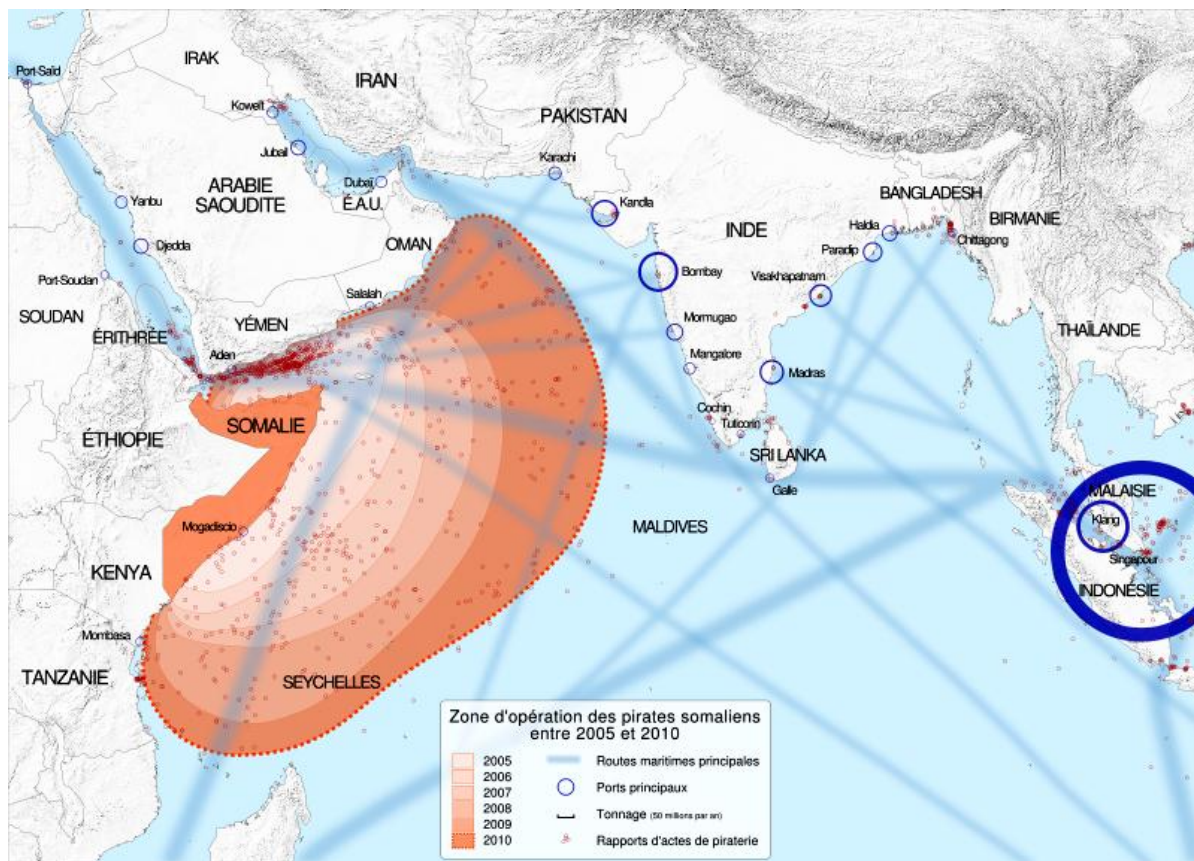
С 2005 года регион Африканского Рога представляет наибольшую угрозу и стал номером один среди зон высокого риска (High Risk Area, HRA): в 2008 году сообщалось о 111 нападениях, в результате которых было захвачено 42 судна. Наиболее тяжелая ситуация сложилась в 2009 году, когда вооруженные группы сомалийских пиратов расширили свою зону активности и, соответственно, зону высокого риска далеко за пределы Аденского залива, захватив 117 кораблей. Одним из самых драматических событий в том же году явился захват пиратами и освобождение с помощью спецназа ВМС США контейнеровоза «Maersk Alabama» вместимостью 1092 TEU и его экипажа.

Совместные усилия международного сообщества начали приносить плоды в 2010 году, когда число нападений сократилось до 127, а число успешных захватов – до 47. В 2011 году было зарегистрировано 237 нападений у побережья Сомали и в Аденском заливе и «всего лишь» 28 захватов.

²³ В то время нападения случались в основном в Юго-Восточной Азии, особенно вокруг Индонезийского архипелага.

Пиратство достигло самого низкого показателя за прошедшие пять лет в 2012 году: 297 нападений (по сравнению с 439 в 2011 году), из которых 75 имели место вокруг Сомали. В результате было захвачено 14 судов.

Иллюстрация 5: Карта распространения угрозы сомалийского пиратства в 2005-2013 гг.



Источник: Planemad

Тем не менее, Международное морское бюро, специализированное подразделение Международной торговой палаты, занимающееся борьбой со всеми видами преступлений и противозаконных действий на море, отмечает в своем отчете за 2012 год: «угроза и возможности вооруженных до зубов сомалийских пиратов остаются серьезными ... В Сомали и других странах атаке чаще всего подвергаются контейнеровозы, сухогрузы и танкеры, груженные нефтью, химикатами и другими продуктами».

Современное пиратство в Индийском океане обусловило возникновение ряда проблем:

- в первую очередь, гуманитарную: несмотря на относительно низкое число человеческих жертв, 127 моряков были взяты в заложники и удерживались либо на берегу, либо на одном из 8 судов, все еще находящихся в руках сомалийских пиратов по состоянию на 31 декабря 2012 года;
- во-вторых, вооруженные группы пиратов состоят из профессиональных, хорошо обученных боевиков, проводят сложные операции и используют самые современные виды вооружения, средства связи и т.д., а само пиратство трансформировалось в целую отрасль экономики, с инвесторами, котировками на бирже и деловой организацией;
- в-третьих, пиратство дорого обходится: по оценке Всемирного банка по состоянию на май 2013 года, соответствующие расходы достигают 18 млрд долл. США в год.

Суммы выкупа, выплаченные в течение пяти последних лет за освобождение экипажей и судов, составляют лишь очень небольшую долю (315-385 млн долл. США). В основном, это косвенные расходы (например, мобилизация международных военно-морских флотов, отклонение от маршрутов с проходом вокруг мыса Доброй Надежды, что увеличивает стоимость перевозки грузов, дорогостоящие меры защиты, предпринимаемые судоходными компаниями, такие как размещение вооруженных частных охранников на борту, ограждение палубы колючей проволокой и т.д.). Морские страховые компании, судя по всему, воспользовались преимуществами ситуации для существенного повышения страховых взносов;

Иллюстрация 6: Контейнеровоз, огороженный колючей проволокой



Источник: Sail World

- в-четвертых, мотивация сомалийских пиратов, которые, по-видимому, получают поддержку сомалийского народа, распространяется дальше, чем просто захват торговых судов с целью получения выкупа: с тех пор как в начале 90-х годов в Сомали воцарилось беззаконие, европейские и азиатские рыболовные флоты занимались браконьерством²⁴ в исключительной экономической зоне страны, быстро истощив запасы, ранее доступные для местных рыбаков. НПО неоднократно подчеркивали, что чрезмерный вылов рыбы, осуществляемый при помощи запрещенного оборудования, серьезно влияет на условия жизни населения Сомали и должен быть прекращен;
- и, наконец, некоторые официальные доклады также проливают свет на то, что Сомали и незащищенные территориальные воды страны стали для ряда

²⁴ Стоимость незаконного улова рыбы, по имеющейся информации, в 2008 году составила 300 млн долл. США.



европейских компаний до и еще более во время гражданской войны дешевой свалкой для большого количества токсичных и опасных отходов (в том числе радиоактивных). Случившееся в 2004 году в Индийском океане цунами прибило к берегу и вскрыло часть резервуаров, бочек и контейнеров и рассеяло их опасное содержимое. Миссия программы ООН по окружающей среде, которая посетила страну через некоторое время, выяснила, что несколько сомалийцев на северо-востоке страны заболели в результате превышения уровня радиации.

Пираты неоднократно заявляли, что их действия направлены на то, чтобы положить конец всем этим противозаконным действиям.

Таким образом, очевидно, что победа над пиратством и восстановление условий безопасности плавания в регионе не может быть результатом только военных действий. Если не будет дана правильная оценка ситуации, которую международные СМИ в целом замалчивали, и не будут предприняты адекватные меры помощи, пиратство будет временно покорено, но не искоренено и будет оставаться угрозой для основного судоходного пути между Азией и Европой.

Соответственно, пиратство представляет собой еще одну серьезную и основательную причину для перевозки грузов (особенно дорогостоящих) по другим маршрутам, таким как коридор ТРАСЕКА.

1.1.4 Фактор 4: Экологические вопросы и проблемы

А – «Международная конвенция о контроле и обработке водяного балласта и осадков с судов», 2004 г.

Поскольку корпуса судов изготавливаются из стали, для стабилизации судов в море в качестве балласта используется вода. Балластные воды закачиваются из моря в резервуары для поддержания безопасных условий работы на протяжении всего рейса.

Однако водяной балласт может создавать серьезные экологические, экономические и медицинские проблемы из-за множества морских живых существ, перевозимых в балластных водах, включая бактерии, микробы, мелких беспозвоночных и т.д. Эти виды могут выжить, создать репродуцируемую популяцию и размножиться в гигантских пропорциях. Было признано, что распространение вредных водных организмов, увеличивающееся с быстрыми темпами расширения морской торговли²⁵, может иметь негативные последствия для здоровья людей, а также нанести ущерб биоразнообразию.

После более чем 14 лет переговоров государствами-членами ИМО была принята «Международная конвенция по контролю и обработке судовых балластных вод и осадков 2004 года» (Конвенция 2004 года по управлению балластными водами, далее в тексте – «Конвенция»).

Конвенция вступит в силу через 12 месяцев после того, как 30 стран, совместно представляющих совокупный валовой тоннаж более 35% мирового торгового флота, ратифицируют ее. По состоянию на сентябрь 2012 года 36 стран²⁶, представляющих общий тоннаж 29,07% мирового торгового флота, ратифицировали указанную Конвенцию.

С самого начала сообщество морских перевозчиков отмечало, что Конвенция содержит много противоречий и устанавливает практически недостижимые цели. Кроме того, в то

²⁵ По оценкам ИМО, ежегодно во всем мире суда используют от 3 до 10 млрд тонн балластных вод.

²⁶ Последней страной, ратифицировавшей Конвенцию по состоянию на 24.09.2013, стала Швейцария.



время, когда Конвенция была принята, подходящих технологий для обеспечения новых стандартов не существовало.

Представители ведущих мировых ассоциаций судостроителей, классификационных обществ и судовладельцев собрались в декабре 2012 года на ежегодной встрече этих трех сторон и выразили серьезную озабоченность в связи с трудностями, с которыми они сталкиваются, по мере того как конвенция приближается к ратификации.

Ключевая технологическая проблема заключается в том, что сертифицированные критерии эффективности нового очистного оборудования, похоже, не дотягивают до уровня требований к испытаниям, которые могут быть предъявлены портовыми органами государственного контроля²⁷. В результате большое количество оборудования стоимостью в миллиарды долларов может потребоваться для установки на десятки тысяч судов с заведомым пониманием того, что эти системы не всегда способны надежно работать в соответствии с требуемой биологической эффективностью²⁸.

Стандарты должны стать обязательными в период 2014-2016 гг. в зависимости от года постройки и балластной емкости судов. Учитывая вышеупомянутые трудности, модернизация существующего флота из 40 000 судов за оставшееся время не представляется реалистичной.

В связи с этим морские транспортные компании обратились к ИМО с просьбой о пересмотре сроков и требований.

Если попытаться читать официальные заявления между строк, похоже, что судовладельцы на самом деле столкнулись с дилеммой: в среднем, с 2002 по 2011 год пятилетнее судно оценивалось в 84% от стоимости вновь построенного судна. Теперь цена пятилетнего судна составляет 60% стоимости, а 15-летнего судна - 25% процентов стоимости нового судна. Получается, что флот в целом теряет в цене быстрее, чем раньше, а стоимость и жизненный цикл недостаточно экономичных с точки зрения потребления топлива судов снижаются еще стремительнее. Между тем, стоимость систем очистки балластных вод колебалась в 2012 году в диапазоне 1-4 млн долл. США в зависимости от размера судна. Верфям требуется от 30 до 45 дней на монтаж системы, что для крупнотоннажных танкеров для перевозки сырой нефти (VLCC) означает потерю еще одного миллиона долларов США на сегодняшнем рынке. В связи с этим более старые суда могут быть отправлены в утиль, поскольку их модернизация невыгодна. Тем более, что цены на лом черных металлов и стали достигли исторических высот²⁹.

Несмотря на то, что спустя 22 лет после начала дискуссий Конвенция до сих пор не вступила в силу, необходимо отметить, что много новых судов, выходящих с верфей, в том числе все мега-контейнеровозы, теперь оснащены системами для очистки балластной воды. По состоянию на 31 января 2013 Иран являлся единственной страной

²⁷ В марте 2012 года Береговая охрана США в конце концов (правда, частично) развеяла опасения в том, что она будет применять более строгие стандарты очистки балластной воды, чем предусмотренные Конвенцией.

²⁸ Ведущий финский производитель морских силовых установок Вяртсиля стал, судя по всему, первой компанией, представившей систему очистки водяного балласта, которой удалось получить в октябре 2012 года предварительное одобрение Комитета ИМО по защите морской среды (КЗМС). При благоприятном развитии событий окончательное утверждение должно быть получено на следующем заседании КЗМС в 2013 году.

²⁹ За исключением резкого падения в 2009 году цены на лом непрерывно росли за последние 12 лет и сегодня колеблются в районе 400 долл. США за тонну по сравнению с 180 долл. США за тонну в 2000 году.



ТРАСЕКА, ратифицировавшей Конвенцию. Россия стала еще одной ратифицировавшей Конвенцию страной в регионе Каспийского и Черного морей³⁰.

В – Директива 2012/33/EU Европейского парламента и Совета от 21 ноября 2012 года о внесении изменений в Директиву Совета 1999/32/ЕС в отношении содержания серы в топливе для морских судов и зон контроля выбросов (ЗКВ)

Согласно данным ЕК, загрязняющие вещества, выбрасываемые морским транспортом и распространяемые на большие расстояния, серьезно усугубляют проблемы с качеством воздуха во многих европейских городах. Если не будут приняты соответствующие меры, выбросы серы грузовыми судами в морских районах ЕС к 2020 году будут превышать суммарные выбросы всех наземных источников³¹.

Пересмотренные законодательные нормы, принятые на основе договоренностей, единогласно достигнутых государствами-членами ЕС в ИМО в 2008 году, и в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ, направлены на сокращение максимального содержания серы в топливе для морских судов с нынешних 3,5% до 0,5% к январю 2020 года. В некоторых хрупких экосистемах, таких как Балтийское море и Северное море, включая пролив Ла-Манш, максимальное содержание серы должно быть снижено до 0,1%, уже в 2015 году. В качестве альтернативы топливу с низким содержанием серы судовладельцы могут выбрать эквивалентные методы, такие как системы очистки выхлопных газов или суда, использующие СПГ. По имеющейся информации, текущие программы ЕС по финансированию транспортной отрасли, такие как TEN-T и «Марко Поло», а также инструменты ЕИБ оказывают финансовую поддержку «зеленым» проектам, связанным с морскими перевозками.

Однако это глобальное ограничение выбросов серы 2020 к году должно быть пересмотрено в 2018 году. Кроме того, были проведены подготовительные исследования по потенциальному включению Северного и Балтийского морей в перечень зон контроля выбросов (ЗКВ) оксидов азота.

Между тем, США представили в августе 2012 года новую Зону контроля выбросов в радиусе 200 морских миль. Токийский залив, Сингапур, Гонконг, Средиземноморье, страны Карибского бассейна, как ожидается, должны присоединиться в ближайшее время. Перед мировым флотом встает задача удовлетворения требования о допустимом лимите содержания серы на уровне 0,1% в зонах контроля выбросов серы к 2015 году. К 2020 году лимит содержания серы в международных водах вне ЗКВ должен быть снижен до 0,5%.

На практике установленные на 2015 и 2020 годы лимиты означают, что суда должны будут использовать дизельное топливо (MDO) или судовое маловязкое топливо (GO) вместо тяжелого мазута (HFO). Однако в настоящее время перерабатывающих мощностей недостаточно для того, чтобы перевести отрасль с мазута (HFO) на средние дистилляты (MDO или GO). Это означает, что судовладельцы будут вынуждены сделать выбор: либо перевести двигатели их судов на более легкие виды топлива (оплачивая около 300 долл. США за тонну дополнительно), либо установить скрубберы, позволяющие очистить выхлопные газы в целях снижения содержания серы. В 2012 году стоимость последних варьировала в диапазоне от около 4 млн долл. США для вновь

³⁰ Некоторые крупные морские державы ЕС, такие как Германия, Греция и Италии пока не ратифицировали Конвенцию.

³¹ Морские перевозки в настоящее время генерируют около 3% мировых выбросов парниковых газов (ПГ). Однако исследование ИМО 2009 года прогнозирует увеличение выбросов от судоходства со 150 до 250% к 2050 году, если не будут приняты соответствующие меры.



построенных судов до 5 млн долл. США на модернизацию старых. Помимо того, что цены на нефть будут продолжать расти, ожидается взлет цен на HFO, так как содержание серы в судовом мазуте должно быть снижено, в то время как выбор между двумя приведенными выше опциями также может оказаться затруднительным.

Соблюдение природоохранных требований ЕС будет де-факто иметь огромное влияние на состав мирового флота в ближайшем будущем, а в силу упомянутых выше причин аналитики ожидают взлет расценок на утилизацию судов в последующие несколько лет, поскольку в металлолом будут отправляться суда в возрасте от 15 лет³².

Модернизация остального флота также займет много времени, и объем доступного тоннажа временно сократится. Тем самым будет сокращена значительная часть ресурсов уже пострадавших в финансовом отношении судоходных компаний. Все эти факторы будут увеличивать давление на стоимость морских грузоперевозок.

С – Индекс энергоэффективности (ИЭЭ)

В 2011 году ИМО внесла поправки в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), включив в нее стандарты энергоэффективности для новых судов путем введения Индекса энергоэффективности (ИЭЭ).

Стандарты ИЭЭ должны вступить в силу в период 2013-2025 гг. Цель состоит в постепенном сокращении расхода топлива и, следовательно, выбросов ПГ с судов, которые будут поставляться с 2015 года, и достижения 30-процентного снижения для судов, поставляемых после 2024 года.

ИЭЭ применим к наиболее энергоемким сегментам международного грузового флота, генерирующим свыше 70 процентов выбросов с судов, которые, среди прочих, включают контейнеровозы и универсальные сухогрузы.

На практике процесс создания и реализации ИЭЭ породил политические дискуссии между развитыми странами во главе с ЕС (в том числе Южной Кореей, одной из ведущих мировых судостроительных держав) и развивающимися странами (Китай, Бразилия и Индия, к которым присоединились нефтедобывающие страны, таких как Саудовская Аравия и Кувейт). Последние выступили с просьбой о техническом содействии и передаче технологий, а также об отсрочке, которая позволила бы им создать более благоприятные условия для внедрения ИЭЭ.

Несмотря на уступки, содержащиеся в компромиссной редакции, которая была, в конце концов, принята, развитые страны – и, в первую очередь, ЕС – по-прежнему имеют возможность в рамках международного права разрабатывать в одностороннем порядке региональную политику, требующую от судов, заходящих в порты ЕС, соблюдения требований ИЭЭ.

С практической точки зрения исследования, проведенные для ИМО классификационными обществами Регистр Ллойда и Det Norske Veritas в 2011 году, доказали, что «затраты на соблюдение требований ИЭЭ на этапе 0 и этапе 1 (сокращение выбросов парниковых газов до 10%), как ожидается, будут низкими и с лихвой компенсируются за счет снижения расхода топлива».

Однако меры по улучшению гидродинамики судов, модернизации вспомогательных и главных двигателей, а также оптимизации эффективности гребных винтов могут привести

³² Средний возраст утилизируемых судов в 2012 году составлял 24 года (исторический минимум), причем на слом было продано 37 судов моложе 20 лет.



к более значительным инвестициям судовладельцев в процессе достижения целей, предусмотренных для более поздних этапов.

В то время как выбросы наверняка будут снижены, еще предстоит увидеть, окупятся ли эти инвестиции для судоходных компаний. Во всех этих схемах есть одно действительно слабое место - стоимость бункерного топлива, которая является и, в сложившихся обстоятельствах, останется весьма непредсказуемой: экономия 35% на потреблении топлива будет нивелирована при повышении его стоимости на 35% (как это произошло в 2010- 2011 гг.).

До начала XXI века специалисты судоходной отрасли привыкли считать, что в точке безубыточности издержки судов в эксплуатации в среднем включали 70% капитальных и операционных затрат и 30% - расходов на потребление топлива. Сегодня можно предположить, что расходы на топливо составляют около 60% от общего объема, и ожидается, что эта доля будет расти.

1.1.5 Фактор 5: Новые виды топлива

В отрасли морских грузоперевозок непредсказуемые колебания цен на нефть давно рассматриваются в качестве наибольшей угрозы для ее устойчивости. Тем не менее, альтернативных решений не существует, и инновации, в основном, не имели успеха вплоть до самого последнего времени. Концепция гибридных контейнеровозов, работающих как на моторной, так и на парусной тяге, была разработана Contship Container Lines в конце 80-х, но оказалась в то время экономически невыгодной. Аналогичная концепция в наши дни изучается в рамках проекта Wind Challenger под эгидой Токийского университета: идея заключается в использовании гигантских складных парусов из алюминия и армированного волокнами пластика шириной 20 м и высотой 50 м в целях максимального использования энергии ветра. Проведенное компьютерное моделирование показало, что такое судно на стандартном маршруте Йокогама — Сизэт будет потреблять в среднем в год на 30% меньше топлива, чем чисто дизельное. Японские ученые установили, что стоимость парусов и приводящей оснастки (около 2,5 млн долларов США за единицу) может окупиться менее чем за 10 лет.

Стремительное развитие промышленности уже позволяет использовать природный газ в качестве судового топлива, в связи с тем, что сланцевый газ, вероятно, сможет изменить правила игры, повысив доступность газа. Поскольку природный газ добывается в больших масштабах в развитых странах (прежде всего, в США), цены на него могут быть умеренными, а их колебания - предсказуемыми.

Эта революция распахнула двери для целого ряда частных и государственных инициатив и проектов.

Приведем несколько примеров:

- В ЕС:
 - ЕК выделила из бюджета Программы TEN-T 1,247 млн евро на реализацию проекта, направленного на выявление и устранение возможных препятствий для строительства и эксплуатации судов, работающих на сжиженном природном газе (СПГ). Будут изучены конкретные аспекты, связанные с этапами производства, конверсии, сертификации и эксплуатации судов, работающих на СПГ. Проект, реализация которого началась в июне 2012 года



- в Швеции³³ и Финляндии в партнерстве с заинтересованными сторонами, состоящими из судовладельцев, грузовладельцев, поставщиков СПГ, портов и производителей судового оборудования, должен быть завершен к концу 2014 года;
- В рамках стратегии ЕК «Транспорт-2050», направленной на преодоление нефтяной зависимости транспорта ЕС и предусматривающей глобальную цель снижения выбросов парниковых газов на 60% к 2050 году, а также соответствующей Стратегии ЕК по использованию экологически чистых видов топлива было разработано новое предложение по установке бункеровочных станций для заправки судов СПГ³⁴ в 139 морских и внутренних портах ЕС, определенных в базовой сети TEN-T ЕС;
 - В декабре 2012 года в Антверпене в первый раз была осуществлена бункеровка баржи сжиженным природным газом из грузовика. А в июле 2013 года ЕС были одобрены субсидии на строительство в порту к 2015 году станции бункеровки барж сжиженным природным газом.
- В других регионах:
 - В январе 2013 года классификационное общество DNV, лидер в области внедрения инновационных концепций морских перевозок и разработки принципов бункеровки СПГ, и Korea Gas Corporation (KOGAS), южнокорейская национальная газовая компания и крупнейший импортер СПГ в мире, заключили соглашение о разработке технико-экономического обоснования по созданию инфраструктуры бункеровки СПГ в портах Пусан, Инчхон и Пхентхэк. Это будет одно из крупнейших и наиболее полных технико-экономических обоснований, когда-либо инициированных в мировой отрасли бункеровки СПГ;
 - Базирующаяся в Нью-Джерси судоходная компания TOTE, Inc. инвестирует средства в строительство двух новых контейнеровозов вместимостью 4210 TEU³⁵, предназначенных для работы прежде всего на СПГ, что позволит сократить выбросы твердых частиц на 99%, в то время как содержание формирующих смог оксидов серы и азота снизится на 98% и 91% соответственно. Суда с двигателями MAN, ввод которых в эксплуатацию запланирован на 2015 и 2016 гг., будут использоваться на морских маршрутах Tote в Пуэрто-Рико, проходящих через несколько обозначенных чувствительных зон контроля выбросов;
 - Канадский оператор Société des Traversiers du Québec заказал в октябре 2012 года первый североамериканский паром, работающий на СПГ, на итальянской верфи «Финкантьери». Гибридный двигатель, работающий на двух видах топлива, будет изготовлен компанией Вяртсиля. Судно, планируемое к поставке в конце 2014 года, будет эксплуатироваться на маршрутах, пересекающих реку Святого Лаврентия;

³³ Инфраструктура для заправки судов СПГ находится на самой ранней стадии развития, только Швеция имеет реальные средства для бункеровки судов СПГ (в небольших масштабах).

³⁴ Могут быть стационарными или мобильными.

³⁵ Контейнеровоз вместимостью 14 000 TEU с двигателем, работающим на мазуте и СПГ, был разработан в 2011 году корейской судостроительной компанией Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) в сотрудничестве с французским перевозчиком CMA-CGM и классификационным обществом Bureau Veritas. На расчетной скорости 24 узла выбросы CO₂ будут сокращены на 23% и SO₂ на 92%.



- Все большее число судоходных компаний исследуют возможности природного газа в качестве потенциальной замены нефти. По сообщению Wall Street Journal, китайская фирма заказала первый из новой серии гибридных СПГ-дизельных буксиров;
- В 2012 году добыча газа в Royal Dutch Shell впервые обошла добычу нефти. Были разработаны планы по увеличению добычи СПГ для транспорта до более чем 5 млн тонн в год. Shell намерена продавать около половины объема добычи автотранспортной отрасли в Канаде и США, а остальную часть - для судоходства в районе Великих озер, в Мексиканском заливе и Балтийском море. На сегодняшний день цена на нефть в США в 4 раза выше, чем на СПГ в расчете на баррель. Между тем стоимость оборудования и двигателей, необходимых для сжижения и распространения СПГ быстро снижается, что делает соответствующие операции вполне жизнеспособными.

Использование СПГ по-прежнему связано с некоторыми проблемами:

- У судовладельцев есть три варианта: первый – дорогостоящий и трудный – заключается в адаптации существующих систем. Второй предполагает использование гибридных систем, более дорогих, чем традиционные устройства. Третий подразумевает использование исключительно СПГ: проблема в том, что СПГ имеет более низкую удельную энергоемкость, а это означает, что путешествие на одно и то же расстояние потребует большего объема топлива, увеличивая вес судна и занимая пространство для хранения грузов;
- Основной проблемой является надежность поставок. Как уже отмечалось, соответствующего оборудования в мире пока не достаточно³⁶.

Тем не менее, согласно прогнозам DNV, свыше одного из 10 вновь построенных судов в течение следующих семи лет (до 2020 года) будут поставляться с газовыми двигателями.

В дополнение к очевидным экологическим выгодам использование альтернативных видов топлива вместо нефти, в конечном счете, позволит стабилизировать один из ключевых компонентов стоимости морского фрахта. Тем не менее, на сегодняшний день можно предположить, что размеры счетов для судовладельцев могут достичь 500 млрд долларов США в период до 2025 года, кроме того, потребуются огромные инвестиции в создание новой береговой инфраструктуры.

Так или иначе, это должно отразиться на фрахтовых ставках, сокращая зазор конкурентоспособности морского транспорта по сравнению с железнодорожным транспортом при перевозках грузов на большие расстояния, например, из Китая в Европу.

Однако можно предположить, что рано или поздно на Черном и Каспийском морях будут действовать более строгие правила и нормы в отношении выбросов, мотивируя судовладельцев адаптировать их флот и осуществлять значительные инвестиции в целях удовлетворения новых экологических требований.

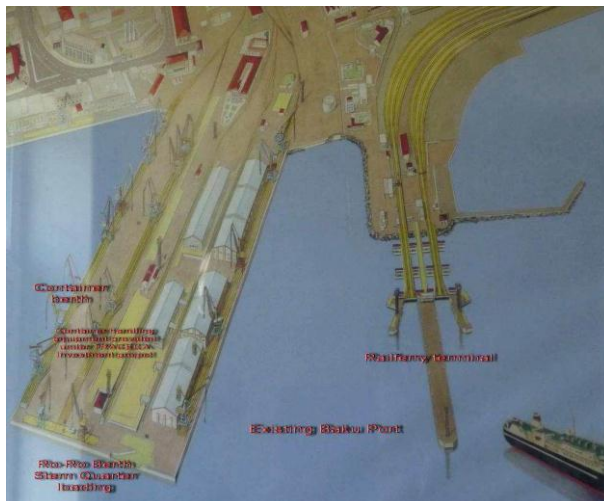
³⁶ Проект строительства первой частной станции бункеровки СПГ в Китае был утвержден в августе 2013 года. Она будет построена в Чжоушане и после завершения строительства в марте 2016 года будет иметь приемные емкости на 3 млн тонн. Общий объем инвестиций в проект составляет около 575 млн евро.

2 ПОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ: КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

2.1 Азербайджан

Порт Баку является крупнейшим сухогрузным портом Азербайджана. Он расположен в одной из наиболее удобных гаваней, образуемой островами Бакинского архипелага с восточной стороны и Апшеронским полуостровом на севере. Порт Баку также является крупнейшим портом Каспийского моря с проектной пропускной способностью в 10 млн т сухих грузов в год. Другие порты бакинского региона, такие как Сангачал (45 км от Баку в южном направлении) и Дюбенди (35 на северо-восток от Баку) являются преимущественно нефтяными и газовыми терминалами. Управление и эксплуатация порта осуществляется государственной компанией «Бакинский международный морской торговый порт» (БММТП).

Иллюстрация 7: Бакинский порт



Порт расположен в центре Баку на участке, на котором в будущем запланировано возведение элитного жилого квартала. На месте порта также планируется разместить пристань для яхт.

БММТП имеет следующие объекты:

- 6 причалов для сухих/генеральных грузов протяженностью 866 м и глубиной 7 м, используемых также для швартовки и обслуживания $\frac{3}{4}$ балочных ролкерных судов с помощью кормовой аппарели и выполнения стивидорных операций с контейнерами. Эти причалы оборудованы 16 портальными кранами грузоподъемностью от 5 т до 40 т;
- в порту отведено 24 тыс. м² под площадки открытого хранения, а также имеется 10 тыс. м² крытых складов. Этот показатель включает в себя 1600 м² площади для открытого хранения контейнеров. Пропускная способность БММТП составляет 15 000 TEU в год;
- железнодорожная ветка, сообщаящаяся с национальной сетью железных дорог, и 4 дизельных маневровых локомотива обеспечивают полную интермодальность контейнерных перевозок в порту. Обработка контейнеров на берегу осуществляется современным оборудованием, таким как 42-тонный вилочный погрузчик Kalmar и 40-тонный штабелер (закупленными в рамках предыдущего инвестиционного проекта TRACECA, направленного на



увеличение интермодальных мощностей порта), мафи-трейлерами, портовыми тягачами Terberg и малыми вилочными погрузчиками Hyster;

- паромный терминал с двумя ж/д мостами; второй мост паромного терминала был реконструирован в 2010 году, повысив способность порта по перевалке ж/д паромных грузов с 5,5 до 8 млн т в год. Порт обслуживают 4 дизельных маневровых локомотива.

В 2 км от порта расположена сортировочная станция АГЖД, Азербайджанской государственной железной дороги, обслуживающая 5-9 пар поездов в сутки (ее проектная пропускная способность составляет 17-18 пар поездов в сутки) или порядка 400 вагонов в сутки. В настоящее время ежедневный объем ж/д перевозок в порту составляет около 150 вагонов, что существенно ниже пропускной способности сортировочной станции порта. Ведущая в порт железнодорожная ветка пересекает одну из главных автомагистралей Баку, поэтому движение составов по ней осуществляется только в ночное время.

Подъездная автодорога к порту является одной из главных и наиболее загруженных дорог города. Поэтому движение грузовиков в порт и из порта ограничено в дневное время в рабочие дни и полностью запрещено по выходным дням.

В 2011 году азербайджанская государственная судоходная компания «Каспар» предприняла попытку перевести свои ролкерные операции в порт, расположенный в поселке Зых в пригороде Баку, который находится под полным контролем компании, однако еще не полностью введен в эксплуатацию. Сортировочную станцию также планируется перенести из центра города в новое место. В Порту Зых имеется несколько причалов и отделение таможенной службы. Этот порт может стать специализированным портом по выполнению ролкерных операций компании «Каспар», по крайней мере, до начала эксплуатации порта в Аляте.

2.1.1 Объемы грузооборота порта

Максимальный объем грузов в Бакинском порту был зарегистрирован в 1973 году и составил 24,405 млн т (включая нефть). Начиная с конца 1980-х годов отмечался резкий спад грузооборота, однако в последние годы объемы выросли, достигнув 6,374 млн т в 2012 году, несмотря на сокращение объемов транспортировки нефти (демонстрирующие неуклонный спад с 3,172 млн т до 1,403 млн т в период с 2008 по 2012 годы) и благодаря существенному росту грузопотоков сухих и паромных грузов. Основными торговыми партнерами Бакинского порта являются Актау (Казахстан), Туркменбаши (Туркменистан), Энзели и Амирабад (Иран).

За исключением обработки некоторого количества невозвратных контейнеров, единственным значительным источником контейнерных грузов для БМТП были гуманитарные грузы НАТО для Афганистана, которые существенно сократились в настоящее время. Контейнеры транспортируются из Баку универсальными судами «Каспар» партиями по 100 TEU.

Рейсы являются нерегулярными. Большинство из этих контейнеров поступают от различных отправителей, включая Ирак через Турцию, и доставляются по железной дороге из Потти, а также прибывают из турецких средиземноморских портов.



Подавляющее большинство паромных и ролкерных грузов приходится на транзит в/из Туркменбаши и Грузии (82% в 2010 г.), тогда как на долю импорта³⁷ и экспорта приходится наибольшая доля сухих торговых грузов (82% и 5% соответственно в 2010 г.).

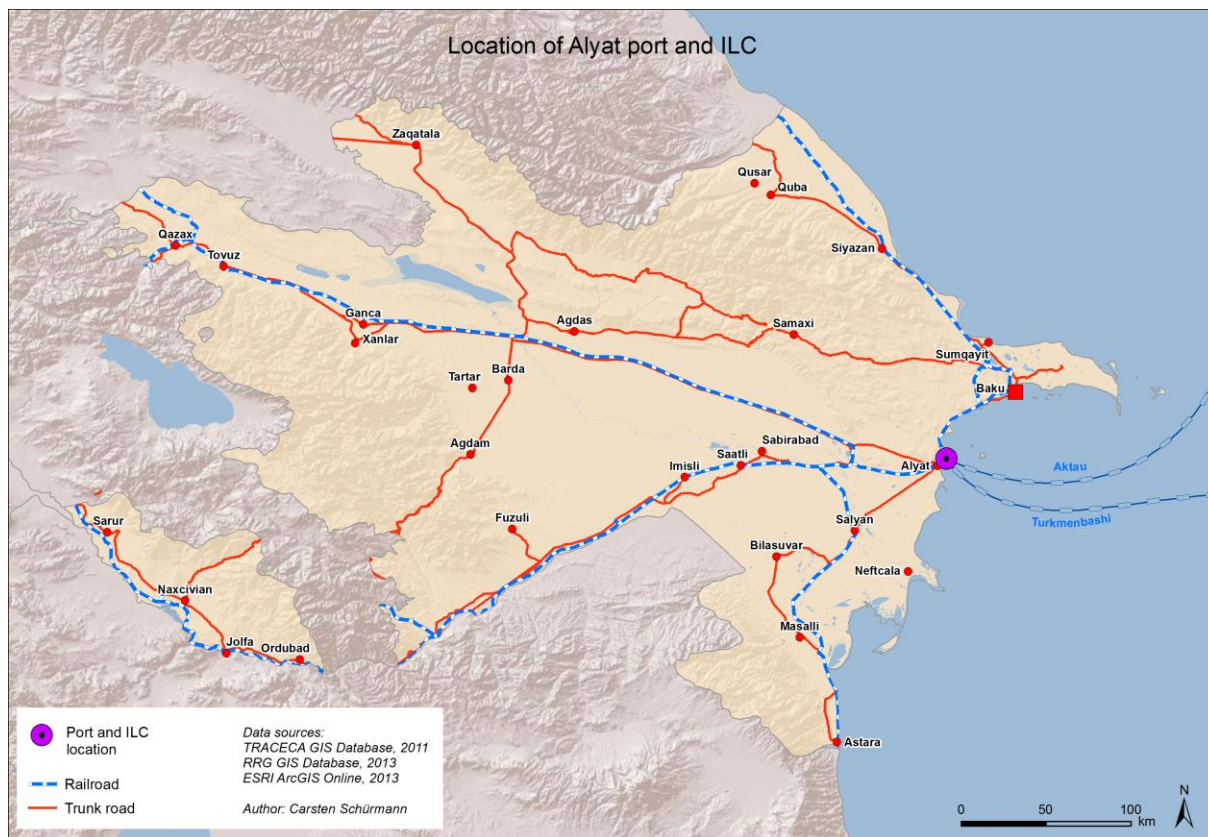
Таблица 4: Грузооборот БММТП (за исключением нефти и нефтепродуктов)

	2008	2009	2010	2011	2012
Контейнеры (кол-во шт.)		3 103	9 626	5 744	н/д
Контейнеры (TEU)		3 172	16 521	9 233	8 491
Вагоны (кол-во шт.)	31 826	38 370	46 677	58 186	63 559
Ж/д паромы (млн т)	2,088	2,296	2,932	3,836	3,795
Сухие и ролкерные грузы (млн т)	0,78	0,29	0,833	1,128	1,176

2.1.2 Планы развития

Правительство Азербайджана изначально выделило 400 млн долл. на строительство нового бакинского порта в поселке Алят, расположенном в 65 км на юг от Баку. В начале 2009 года с компанией Роял Хасконинг был заключен контракт на проектирование и инжиниринговые услуги, включая инженерно-геологические изыскания, разработку генерального плана порта, подготовку тендера и сопровождение строительных работ. Строительство началось в ноябре 2010 года.

³⁷ Преимущественно строительные материалы из Ирана. Некоторые импортируемые из Европы грузы также доставляются в Баку по Волго-Донскому каналу.

Иллюстрация 8: Местоположение Порта Алят и МЛЦ

В 2011 году бюджет первого этапа строительства был пересмотрен в сторону увеличения до 760 млн долл. Под новый порт был выделен участок в 400 га, из которых 100 га было зарезервировано для строительства международного центра логистики.

Порт планируется возвести в три этапа, первый из которых должен завершиться в 2015 году, что позволит перенести операции с территории старого порта, не нарушая их хода в значительной степени. Основной объем работ связан с прокладкой подходного канала протяженностью 7,5 км, шириной 160 м и глубиной 7,6 м. В феврале 2011 г. ведущая датская компания в сфере портовой инженерии Van Oord и ОАО «Азеркорпу» приступили к подготовительным работам, а основная часть работ была начата в сентябре того же года. Основные работы по прокладке подходного канала завершились в марте 2013 года, начато строительство стен причалов, а также работы по выравниванию и досыпке грунта на всей территории участка.

На первом этапе также планируется построить железнодорожную ветку и подъездную автодорогу для обеспечения сообщения с национальными транспортными сетями, включая новую автодорогу между Баку и Сумгаитом.

Согласно плану, будут возведены два паромных моста, три грузовых причала для приема контейнеровозов, ролкеров и универсальных судов/балкеров, контейнерный терминал, склады и административные здания. По завершении строительства порт в Аляте сможет обрабатывать 10 млн т сухих грузов и 40 тыс. TEU.

Второй этап проекта предусматривает строительство трех грузовых причалов, третий этап – строительство двух дополнительных грузовых причалов. С окончанием третьего этапа порт в Аляте сможет обрабатывать 25 млн т грузов и 1 млн TEU.

Порт рассчитан на прием судов дедвейтом 13 500 тонн, что является оптимальным для Каспийского моря.



Хотя официальных заявлений пока не было сделано, с высокой степенью вероятности ожидается, что правительство Азербайджана привлечет частных партнеров для строительства и эксплуатации международного центра логистики (и последующего развития порта) будь то в рамках СП или на условиях ВОТ (строительство, эксплуатация, передача), тогда как сам порт будет функционировать согласно модели «порт-собственник» с привлечением международных операторов (вероятно, в составе СП с азербайджанскими партнерами).

2.2 Казахстан

Актау является единственным международным коммерческим морским портом Казахстана. Баутино (124 км на север от Актау) служит преимущественно морской и снабженческой базой, а также ремонтным доком^{38 39}, обслуживающими разработку нефтяных месторождений на шельфе Северного Каспия, в частности Кашагана⁴⁰, тогда как Курык (70 км на юг от Актау) является строительной базой для (гигантских) нефтяных плавучих платформ^{41 42}.

Иллюстрация 9: Искусственные острова на Кашаганском нефтяном месторождении



Управление и эксплуатация Порта Актау осуществляется республиканским государственным предприятием «Актауский международный морской торговый порт» (АММТП)⁴³. В начале 2013 года правительство Казахстана приняло решение передать функции по управлению портом Казахской государственной железной дороге «Казахстан

³⁸ Строительная смета составила 95 млн долл., из которых 52,3 млн долл. были предоставлены ЕБРР двумя траншами в 2006 и 2008 годах.

³⁹ «Казмортрансфлот» (КМТФ), национальная судоходная компания Казахстана владеет долей в 30% в совместном предприятии, занимающемся эксплуатацией ремонтного дока.

⁴⁰ В 2000 году неподалеку от Атырау было открыто морское месторождение нефти Кашаган, которое считается крупнейшим из разведанных месторождений за последние 30 лет, разработка которого была в очередной раз перенесена на 2013 год.

⁴¹ Курык служил доком, где в 1961 году осуществлялась отгрузка строительных материалов для постройки порта в Актау наряду с разведкой местных залежей урана и нефти в регионе Мангышлак. Нынешняя строительная база эксплуатируется компанией ERSAL, учрежденным в 2003 году совместным предприятием между итальянской SAIPEM (ENI Group) и «Ланкастер Групп Казахстан».

⁴² Зарубежные суда (и грузы), прибывающие в Курык, вынуждены регистрироваться как прибывшие в Актау, поскольку в Курыке нет капитана/администрации порта.

⁴³ АММТП также осуществляет управление Баутино.



темир жолы»⁴⁴. Также продолжаются переговоры с компанией DP World – третьим крупнейшим портовым оператором в мире – относительно управления ею (на неразглашаемых условиях) портом и СЭЗ «Морпорт Актау». Похоже, правительство Казахстана хочет заключить пакетное соглашение и также передать DP World полномочия по управлению СЭЗ «Хоргос – Восточные Ворота». Общий объем необходимых для обоих проектов инвестиций оценивается приблизительно в 1 млрд долл. США.

Порт имеет интегрированную систему управления, сертифицированную согласно стандарту ISO 9001:2000, а также систему экологического менеджмента, соответствующую ISO 14001:2004. Он оснащен масляным скиммером и другими устройствами для локализации и ликвидации разливов нефти.

Актау изначально проектировался для обработки бестарных твердых и жидких грузов (зерна, нефти и нефтепродуктов), а также штучных грузов (металлов, металлических изделий, пиломатериалов и т.д.). Железнодорожная паромная переправа была возведена позже (и впоследствии реконструирована и модернизирована за 2 млн евро, выделенных в рамках проекта ТРАСЕКА). После реконструкции со сметой в 74 млн долл., частично профинансированной ЕБРР в 1997-1999 гг., проектная мощность порта возросла до 8 млн т для нефти и 1,55 млн т для сухих грузов.

Порт рассчитан на прием судов полной длиной 150 м, шириной 20 м и осадкой 6,2 м. Буксировка является обязательной при швартовке/отшвартовке вследствие особенностей порта и суровости/ветрености местного климата⁴⁵. Порт функционирует круглогодично, впрочем зимой характерны задержки при швартовке (до нескольких дней) вследствие плохих погодных условий⁴⁶.

В настоящее время на территории Порта Актау имеются следующие объекты:

- 4 причала общей протяженностью 676 м и глубиной 5,5-6,2 м, с возможностью принимать танкеры водоизмещением до 12 000 тонн,
- 4 причала для универсальных судов общей протяженностью 550 м и глубиной 4,6 м, также используемых для погрузки руды, зерна⁴⁷, тяжелых и ролкерных грузов,
- причал ж/д паромной переправы протяженностью 1140 м и глубиной 5,3 м,
- мелководные причалы для портовых судов и портовых нужд,
- свыше 50 тыс. м² под площадки открытого хранения и 6 тыс. м² крытых складов.

В порту отсутствуют специализированные причалы для ролкеров и контейнеровозов, а также объекты для приема/отправки пассажиров.

Порт оснащен 5-ю порталными кранами грузоподъемностью 10-32 т, 3-мя мобильными кранами грузоподъемностью 36, 64 и 80 т, 17-ю вилочными погрузчиками

⁴⁴ А также, согласно протоколу, 17 региональных аэропортов.

⁴⁵ АММТП располагает 2 буксирами, мощностью 1700 и 2720 лс.

⁴⁶ Ветер также препятствует работе кранов, суммарный простой которых может достигать 20-30 суток в год.

⁴⁷ Расположенный в порту элеватор (терминал) компании «Ак-Бидай», Костанай позволяет отгружать до 600 тыс. т продукции в год.



грузоподъемностью 1,8-28 т, а также другим разнообразным, преимущественно новым погрузочно-разгрузочным оборудованием (включая 12 полуприцепов на 50 т).

2.2.1 Объемы грузооборота порта

Актау имеет сообщение с Баку, Махачкалой и «Олей», Астрахань (Россия), а также с иранскими каспийскими портами (Энзели, Ноушехр, Амирабад).

Объем обрабатываемых АММТП грузов вырос с 1,426 млн т в 2004 г. до 4,072 т в 2011 г.

Необходимо отметить недавний и внезапный скачок роста объема TIR-перевозок (через Баку, преимущественно из/в Турцию) на ролкерных судах. Показатели, малозначимые до 2010 года, за последние 2 года выглядят следующим образом:

Таблица 5: Объем грузоперевозок TIR-грузовиками

Кол-во грузовиков		2011	2012
	Всего	2 998	2 919
Импорт	паромными переправами	1 912	259
	ролкерными судами	1 086	2 660
	Всего	1 820	3 502
Экспорт	паромными переправами	151	217
	ролкерными судами	1 669	3 285

Также значительно вырос объем торгового судоходства ж/д паромными переправами (см. Таблицу 6).

Таблица 6: Грузооборот АММТП

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Контейнеры, TEU	716	846	700	3 638	9 970	3 402	5 030
Паромные и ролкерные грузы, тыс. т	310,6	237,8	227,5	221,6	603	1 433	1 383
Кол-во вагонов					9 400	19 000	21 237

Как ранее упоминалось в отношении БММТП, за исключением обработки некоторого количества невозвратных контейнеров, единственным значительным источником контейнерных грузов для АММТП (как вынужденная мера, вследствие их низкой прибыльности) были невоенные грузы НАТО для Афганистана, которые в настоящее время все в большей степени переправляются через Туркменбаши. Некогда значительный грузопоток контейнеров, следовавший из Бендер-Аббаса в Энзели и далее судами иранской судоходной компании Kazaг в Актау, существенно сократился вследствие санкций, наложенных на Иран⁴⁸.

⁴⁸ Морские перевозчики, такие как Maersk, прекратили обслуживание своих судов в иранских портах и существенно сократили масштабы своих операций, которые в настоящее время осуществляются лишь по паромным переправам, следующим через Персидский залив.

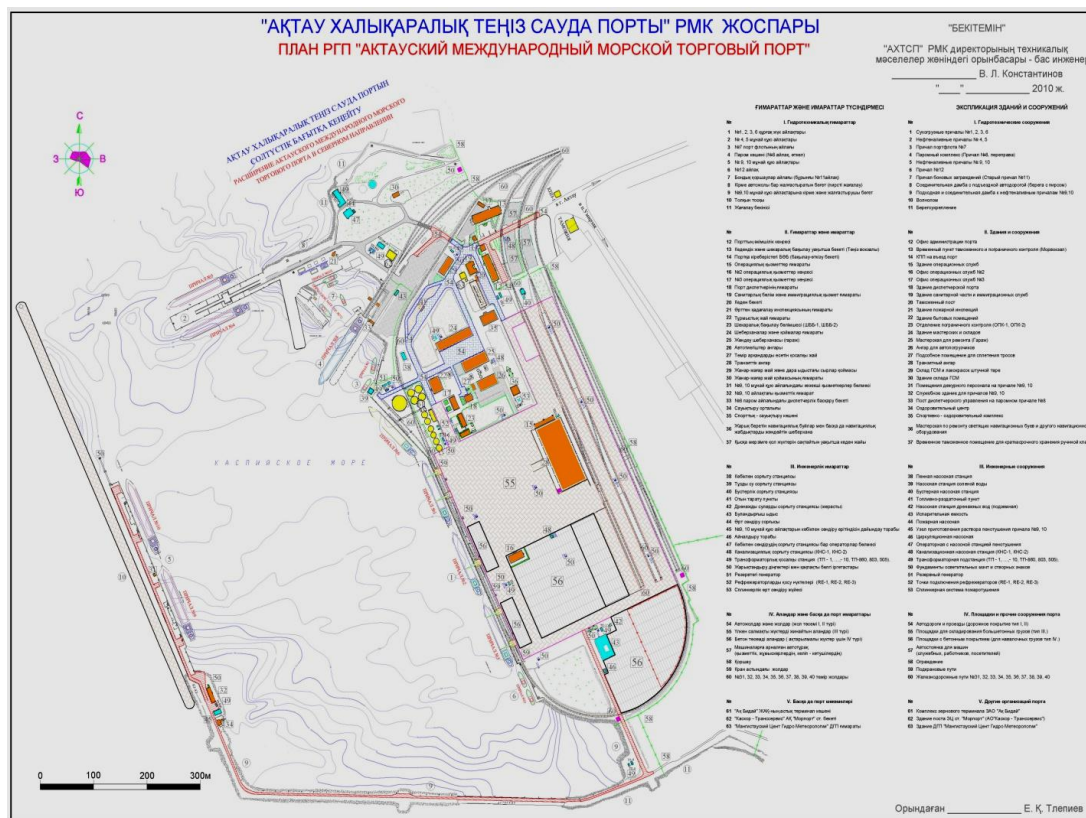


Логистические процессы и морские магистрали II

АММТП является трамповым портом, что обусловлено характером обрабатываемых им грузов. Единственным регулярными его маршрутами являются ранее упомянутые ж/д паромная переправа и ролкерные рейсы, осуществляемые «Каспар» в/из Баку ж/д паромными вместимостью 28-52 вагона и малыми устаревшими ролкерами, вмещающими 33 грузовика. Торговое ж/д сообщение не сбалансировано. Ролкерное и ж/д паромное сообщение с российскими портами является в крайней степени нерегулярным.

Экспортная продукция (нефть, металлы и зерновые), поставляемая в рамках межгосударственных соглашений, имеет наивысший приоритет на политическом уровне. Нефть экспортируется танкерами и ж/д цистернами через ж/д паромные переправы преимущественно в Баку. Такая торговля, не требующая от АММТП каких-либо усилий в сфере маркетинга, также является наиболее доходной для порта (на долю паромных перевозок приходилось 5% доходности порта в 2010 г.). Это отражается на стиле управления портом, на планах и подходах к развитию инфраструктуры АММТП.

Иллюстрация 10: План Порты Актау



Источник: АММТП

В настоящее время порт работает с загрузкой, близкой к проектной. В 2012 г. было обработано 10,95 млн т грузов, из которых 7,591 млн т приходилось на долю нефти и нефтепродуктов⁴⁹.

Ролкерный причал, расположенный у причала для погрузки зерновых, эксплуатируется практически с полной загрузкой (в 2012 г. на нем было обработано 0,644 млн т грузов при его проектной пропускной способности в 0,6 млн т). Все это порождает продолжающийся

⁴⁹ Показатели за 2013 год должны быть значительно ниже. Общий оборот к концу мая составил 4,157 млн тонн, в том числе 2,968 млн т нефти и нефтепродукты.



конфликт с преимущественно нерегулярными маршрутами ролкеров. Ситуация с причалами несколько улучшается в зимний период, когда прекращается навигация по Волго-Донскому каналу по причине замерзания рек в России, и российские речные суда.

Причал ж/д переправы также обслуживает малые танкеры, что иногда приводит к задержкам на маршрутах ж/д паромов. В ближайшие годы объемам перевозки нефти грозит временное, но существенное падение в связи с переключением поставок на существующие трубопроводы между Казахстаном и Россией. Объемы торгового судоходства ж/д паромными переправами также страдают вследствие ограниченных площадей для стоянки и обработки порожних и груженых вагонов⁵⁰.

2.2.2 Планы развития

1. Инфраструктура

Существуют планы по расширению порта в северном направлении. Их утверждение ожидалось в 2012-2013 годах при поддержке ЕБРР. Вследствие мирового финансового кризиса, а также по политическим причинам ЕБРР приостановил свое участие в проекте, который ныне финансируется исключительно из государственного бюджета. Проект предусматривает постройку новых причалов и терминалов для обработки зерновых, контейнеров и универсальных грузов, что должно повысить пропускную способность порта с 1,2 до 2,5 млн т в год. Впрочем, ожидается сокращение объемов экспорта металлов и металлоизделий вследствие растущих проблем у Ирана с финансированием импорта.

Планами не предусмотрено строительство ни ролкерного причала, ни дополнительной (и необходимой) ж/д ramпы для паромной переправы. Возведение второй ж/д ramпы в северном направлении не планируется, поскольку это предполагает выкуп и демонтаж множества частных домов, а также прокладку новой ж/д ветки через нефтехранилище. Фактически уже имеется участок с ж/д сообщением для постройки второй ж/д ramпы непосредственно рядом с существующей. Однако руководство порта скептически относится к этому варианту, ссылаясь на соображения безопасности, тогда как основные трудности, связанные с освоением этого участка, представляет собой разворот множества труб в обход ж/д комплекса в северную часть порта⁵¹.

С одной стороны, реализация такого проекта позволила бы прекратить практику швартовки малых танкеров на причале ж/д паромной переправы. Это также не создало бы проблем ввиду общего сокращения транспортировки нефти через Актау. До возобновления роста объемов поставки нефти целесообразно рассмотреть возможность заправки таких танкеров на плаву, если «мягкие» меры по наращиванию пропускной способности не возымеют должного эффекта по удовлетворению спроса.

С другой стороны, существующая ж/д ramпа была бы всегда свободна для швартовки паромов, что позволило бы (и, в какой-то степени, вынудило) «Каспар» придерживаться графика движения и устранить проблему заторов на ж/д путях. Проведение технико-

⁵⁰ Узким местом является депо порожних вагонов: при его заполнении пустые вагоны занимают портовые колеи, что препятствует доставке груженых вагонов к причалам.

⁵¹ Фактически эти трубы принадлежат не порту, а нефтяной компании, использующей их для транспортировки нефти из расположенного рядом нефтехранилища в нефтехранилище на территории порта, которое находится на участке, перспективном для постройки ж/д причала. Как бы то ни было, перенос труб не связан ни с техническими сложностями, ни с большими затратами. Предполагается, что руководство порта не заинтересованно в наращивании пропускной способности ж/д паромной переправы (или ролкерных причалов), поскольку это направление не настолько доходное, как другие виды обработки грузов.



экономического обоснования, вероятно, выявило бы возможность швартовки и обслуживания ролкерных судов на второй построенной ж/д рампе, что позволило бы разгрузить причалы для генеральных грузов или погрузки/разгрузки зерновых (№ 6), которые могли бы в дальнейшем обслуживать исключительно суда, перевозящие зерновые.

Примечательно, что компания «Каспар» несколько раз обращалась за разрешением на постройку второй ж/д рампы/причала за собственный счет, однако администрация АММТП всякий раз отказывала, сомнительно аргументируя это отсутствием места для прокладки новых ж/д путей и строительства сортировочных станций.

Наконец, продолжающееся строительство отсутствующей ж/д ветки Жезказган – Бейнеу⁵² определенно привлечет сухие ж/д грузы из Казахстана, Западного Китая и других центральноазиатских стран, следующих в/из Актау (независимо от реализации проекта «Silk Wind») и усилит потребность в дополнительной ж/д рампе.

Третий проект, пристально рассматриваемый КМТФ, предполагает возведение рампы в Курыке. Залив Курыка лучше защищен от ветров, чем Актау, и суда часто заходят сюда, когда Порт Актау закрыт. Он также имеет большую глубину (до 25 м). Впрочем, как видно на представленных ниже фотографиях, построенный в 1961 году причал находится в полностью обветшалом состоянии, ж/д сообщение с ним отсутствует, а добраться до причала можно лишь по проселочной дороге.

Согласно предварительному исследованию, реализация этого проекта обойдется в порядка 60 млн долл., включая масштабные работы по досыпке грунта на плавнях, на которых разместится насыпь и балласт ж/д полотна основной ветки Актау-Курык. Кроме того, эти плавни являются природным ареалом черных лебедей, уток и других видов птиц, весьма вероятно, охраняемых.

Помимо объема требуемых инвестиций, который в итоге может существенно превысить вышеозначенную сумму, и продолжительного времени на проведение технико-экономического обоснования столь масштабных работ, разделение ж/д операций между настолько удаленными друг от друга участками весьма сомнительно с точки зрения эффективности и затрат.

⁵² Более того, правительство Казахстана, приняв во внимание тот факт, что в любом случае потребуются строительство параллельной технической ж/д ветки, обеспечивающее возможность строительства основной ж/д ветки, решило изменить масштаб проекта и построить полноценную ж/д магистраль (республиканского значения) в направлении Жезказган – Бейнеу.

Иллюстрация 11: Курык

Источник: проект «LOGMOS»

Иллюстрация 12 и 13: Курык (март 2012 г.)

Источник: проект «LOGMOS»

Обсуждения, проведенные в феврале 2013 г. с КМТФ и АММТП в рамках задач национальной рабочей группы Казахстана, позволили прояснить некоторые моменты и сделать ряд совместных заключений:

- по словам самих же представителей АММТП, теоретическая максимальная пропускная способность ж/д ramпы в Актау составляет 2,5 млн т грузов, однако в качестве более реалистичного значения следует принять 2 млн т⁵³,

⁵³ При условии ежедневного обслуживания ж/д паромов вместимостью 52 вагона в течение всего года и погрузке и разгрузке только груженых вагонов (чего в действительности, к сожалению, не происходит вследствие несбалансированности грузопотоков), теоретическая годовая пропускная способность составит: 52 вагона×2 (импорт + экспорт)×365 дней×60 млн т (в среднем на вагон = 2 277 600 т



- время, требуемое на постройку ramпы в Курыке, вероятно превысит довольно оптимистичный срок в 5 лет, озвученный КМТФ. Невелики шансы на ввод объекта в Курыке в эксплуатацию, даже частично, до 2019-2020 года, если решение о строительстве будет принято сейчас (в сентябре 2013 г.);
- в настоящее время не существует другой альтернативы, как использование пропускной способности Актау вплоть до достижения предельных показателей. Впрочем, предел может быть достигнут очень скоро, если объемы торгового судоходства ж/д паромными переправами продолжат рост. Показатели темпов роста за последние несколько лет: +229% в период с 2010 по 2012 годы и +624% с 2009 по 2012 годы;
- если темпы роста сохраняются высокими, то потребуется политическое решение и дальнейшее изучение возможности строительства второй ж/д ramпы в Актау;
- строительство (реконструкция) в Курыке, что становится в некоторой степени вынужденным шагом, должно предоставить Казахстану возможность, часто недоступную другим странам ТРАСЕКА, провести специализацию своих портов и направлять определенные виды грузов в предписанные для них порты, тем самым устранив бесполезную и разорительную конкуренцию между портами и обеспечив оптимальное управление активами портовой инфраструктуры;
- наконец, какие-бы планы ни были в итоге утверждены заинтересованными сторонами Казахстана, они должны быть согласованы с азербайджанскими партнерами, примером, Бакинским портом и компанией «Каспар», поскольку в регионе только они обладают богатым и продолжительным опытом осуществления ж/д паромных и ролкерных операций и подходят на роль партнеров при учреждении совместных судоходных маршрутов в каспийском регионе.

2. «Мягкие» меры

Анализ, проведенный администрацией порта, выявил значительный потенциал существенного наращивания объемов грузооборота порта за счет реализации «мягких» мер, призванных повысить эффективность работы порта, оптимизировать загрузку причалов и внедрить информационные системы.

Среди выявленных проблем основное беспокойство вызывает процедура таможенной очистки (по приходу и по отходу), как и во всем каспийском регионе в целом, поскольку, как сообщается, она может продолжаться до 6 часов при заходе судна в порт⁵⁴.

⁵⁴ Экономия только одного часа при обработке сухогруза водоизмещением 760 т (2011), которая производится в течение 16 часов (по данным порта) без каких-либо дополнительных мер позволила бы обрабатывать в порту Актау на 47 или 6% сухогрузов больше (независимо от мер оптимизации в отношении других судов, включая ж/д паромы). Согласно стандартам ЕС, это высокое значение. В других портах мира существует законодательно установленный или нормативный срок для комиссии на выполнение ее обязанностей, начинающегося с момента предоставления нотиса капитана о готовности судна (независимо от того, пришвартовалось судно или нет, и в зависимости от того, имеет ли комиссия полномочия по выполнению своих функций на внутренних или внешних рейдах. В некоторых портах данная процедура выполняется только при стоянке судна у причала), либо судно отчаливает. Также предусмотрены ограничения по времени на проведение всех проверок и выдачу соответствующих разрешений. Нормативы для портов или морские кодексы, как правило, предусматривают штрафы, налагаемые на государственные службы при превышении ими временных нормативов (фактически такие штрафы вычитаются из суммы



Администрация порта активно участвует в разработке и внедрении кардинально новых процедур, которые с помощью капитально модернизированной системы информационного портового сообщества и Центра обслуживания потребителей должны обеспечить существенное сокращение времени ожидания судов как на рейде⁵⁵, так и у причала, и упростить процедуры по приходу⁵⁶, по отходу, а также идентификации⁵⁷, обработки, хранения и таможенной очистки грузов, прибывающих или покидающих порт. Впрочем, успешность инициативы во многом зависит от ее поддержки третьими сторонами в других странах каспийского региона.

Также в современной логистике прослеживается ярко выраженная тенденция к передаче в субподряд транспортных и логистических операций специализированным компаниям. Это свидетельствует о повышении значимости роли частного сектора (экспедиторских компаний, поставщиков логистических услуг), а также об отсутствии у портов возможностей выполнения функций полноценной экспедиторской или логистической компании. Исповедуемый АММТП подход, похоже, ставит своей целью создание монопольного положения, что не соответствует ни вышеупомянутым тенденциям, ни задаче сокращения затрат на логистику. Они во многом сохраняют черты советской системы, в которой роль морского (судового) агента была незначительной и не имела отношений к операциям с грузом. Показательной в этом отношении является обработка контейнеров (см. Приложение II).

Таким образом, рекомендуется создать платформу (консультативный совет, постоянную рабочую группу) с участием всех заинтересованных сторон (администрации порта, операторов терминалов, государственных служб, экспедиторов/поставщиков логистических услуг, железнодорожных компаний и ж/д операторов) в дополнение к IT-платформе для обсуждения общих проблем и поиска путей оптимизации повседневной работы. Такие органы существуют и успешно функционируют в большинстве западноевропейских портов.

Первым заданием могло бы стать проведение сравнительного анализа существующих в порту процессов и практики, распространенной в других портах мира, с целью упрощения и сокращения процедур.

3. Отложенные вопросы и перспективы

Перспектива организации железнодорожных операций в Актау и распределение задач и полномочий между различными предприятиями остается весьма туманной. В настоящее время ж/д сообщение осуществляется силами двух компаний – КТЖ, национальной железнодорожной компанией, и «Каскор-Транссервис», частным оператором, который осуществляет эксплуатацию последних 18 км ж/д ветки, идущей от Мангистау – главного регионального ж/д узла, до порта.

Национальные и зарубежные потребители регулярно сообщают о завышенных непрозрачных тарифах «Каскор-Транссервис» как об основной причине их отказа от транспортировки грузов через Актау. При отправке грузов в Баку дешевле и быстрее транспортировать их по железной дороге в Атырау и далее через границу РФ доставить в

портовых сборов, оплачиваемых судовладельцем). Такие нормативы существовали и применялись в советское время.

⁵⁵ Целью является сокращение нынешнего среднего срока в 3-4 дня до 1 дня.

⁵⁶ Сокращение времени на формальные процедуры с 6 часов до 30 минут.

⁵⁷ Внедрение системы штрих-кодов позволит сократить время маркировки экспортируемой металлической продукции и ее подготовки к погрузке на судно с 52 до 37 часов.



Азербайджан по территории Дагестана. В целом тарифы КТЖ воспринимаются как непрозрачные, а режим страхования ж/д грузов представляет собой настоящую проблему.

Потребители также указывают на трудности с ж/д перевозкой потребительских товаров в Казахстане по причине невысокой скорости товарных составов внутри страны, суточный пробег которых не дотягивает до советской нормы в 200 км (при этом перевозка груза из Актау в Алама-Ату занимает 7-10 дней). Если позволяет размер партии груза, то многие компании предпочитают транспортировать его в сопровождении своего сотрудника на пассажирском поезде, который прибывает в Алма-Ату за 3 дня⁵⁸.

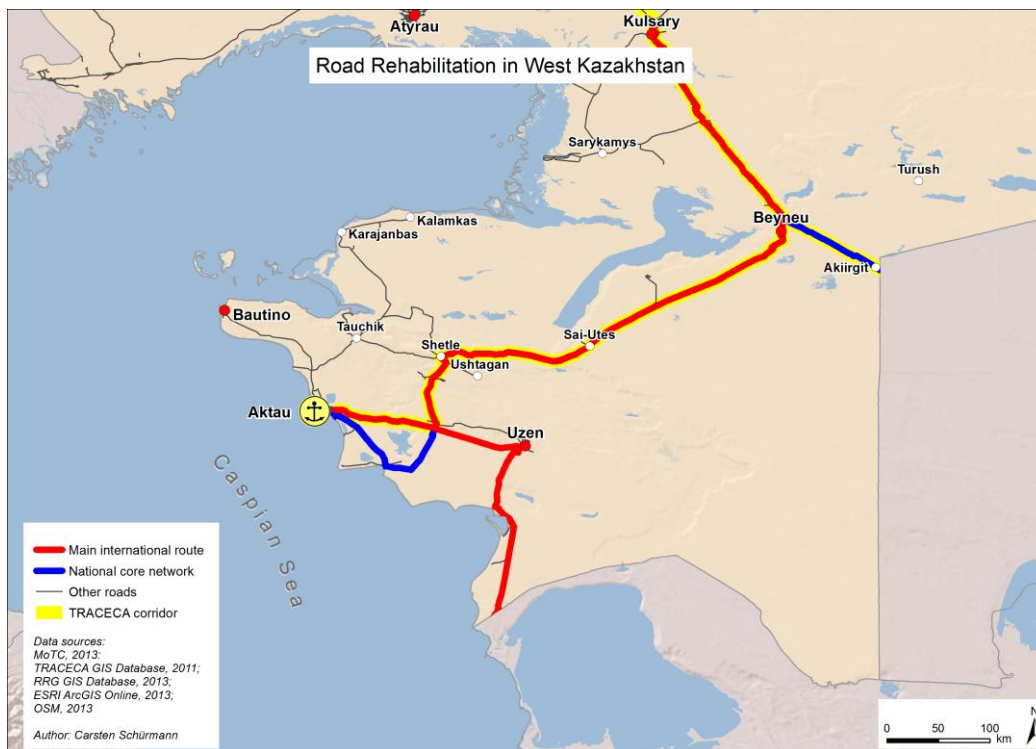
Кроме того, информационная система железных дорог не отличается точностью, и, таким образом, сложно точно предсказать время прибытия грузов в пункт назначения⁵⁹.

Наконец, наращивание объемов грузоперевозок автоперевозчиками и поставщиками логистических услуг долгое время сдерживается неудовлетворительным состоянием сети автодорог в Мангистауской области, в которой расположен Актау. Правительство Казахстана решает этот вопрос, и в общей сложности 681 км автомобильных дорог планируется построить или реконструировать в этом регионе в 2010-2020 годах, на что будет потрачено 193,676 млн тенге (около 100 млн евро) в ценах 2012 г.

В частности, план предусматривает улучшение ситуации на крайне важном участке в 313 км между Актау и Бейнеу и на участке протяженностью в 164 км от Акту до казахско-туркменской границы (являющегося частью проекта северо-южного транспортного коридора от Персидского залива до России).

⁵⁸ Тем не менее КТЖ неоднократно доказывала, что может обеспечить гораздо более качественное обслуживание: маршрутные контейнерные поезда, следующие транзитом через Казахстан на пути из Западного Китая в Западную Европу, проходят 700 км в сутки.

⁵⁹ Одним из следствий этого является то, что объем товарных запасов у компаний, торгующих потребительскими товарами, значительно превышает данный показатель у других компаний мира. Это, в свою очередь, отражается на розничных ценах. Так, компания Volvo Belgium добавляет к своим ценам расходы на 3-х недельное хранение своей продукции, экспортируемой во все страны СНГ.

Иллюстрация 14: Реконструкция автодорожной сети в западной части Казахстана**Контейнерные грузы на примере зерновых**

Казахстан входит в десятку ведущих мировых экспортеров пшеницы. Как сообщалось ранее, экспортные контракты заключаются преимущественно на межгосударственном уровне и предусматривают поставку громадных объемов продукции. Таким образом, это направление торговли крайне чувствительно к изменениям политической ситуации (как это было в случае с Ираном, одним из крупнейших потребителей продукции Казахстана), урожайности в странах-импортерах, мировым рыночным ценам и т.д.

Экспорт можно активизировать за счет изменения структуры торговли и расширения потребительской базы, т. е. в случае, если Казахстан начнет сотрудничать с зарубежными частными импортерами в гораздо большем масштабе. Вероятность этого достаточно высока, поскольку казахские твердые сорта пшеницы (используемые в производстве пасты – спагетти) являются одними из лучших в мире.

В ряде случаев (вероятно, многочисленных) это приведет к необходимости отправки сравнительно небольших партий грузов (в несколько тысяч тонн), транспортируемых в контейнерах, часть которых можно было бы направить через Актау. Это обеспечило бы значительную экономию для страны, которая периодически дотирует транспортные расходы на поставку зерновых за границу⁶⁰ по железной дороге. Это также активизировало бы развитие сектора вспомогательных услуг в Актау по отбору образцов и анализу зерновых, хранению, погрузке в контейнеры и т. д., которые ныне осуществляются балтийскими и украинскими компаниями в своих портах.

⁶⁰ В основном, в Россию. По всей вероятности эта ситуация будет быстро развиваться с реабилитацией и модернизацией железнодорожного сообщения на Кавказе (до Турции). В результате грузинские и турецкие порты станут конкурентоспособной альтернативой балтийским портам.



Организация грузопотока контейнеров через Актау будет стимулировать импорт в контейнерах других грузов, что, в свою очередь, повысит привлекательность СЭЗ Актау (в том числе и планируемого Центра логистики) и будет способствовать заинтересованности национальных и зарубежных промышленных и торговых компаний, а также поставщиков логистических услуг к развитию здесь своей деятельности.

Очевидно, что все это потребует большого объема работы и инвестиций, а также нормализации ж/д тарифов и процедур КТЖ для обеспечения конкурентоспособности контейнерных ж/д перевозок в целом в сравнении с бестарной перевозкой грузов или их направлению через зарубежные порты. Что же касается зерновых, то США успешно применили аналогичный подход менее двух десятилетий назад и продолжают развивать проекты по той же схеме (см. Приложение XI).

2.3 Туркменистан

Туркменбаши, главный коммерческий морской порт страны, расположен в 165 морских милях (около 305 км) на Восток от Баку, неподалеку от западного побережья Каспийского моря и примерно в 550 км от столицы страны Ашхабада, с которой он имеет автомобильное и железнодорожное сообщение.

Управление портом и его эксплуатация осуществляется исключительно Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана (ГСМРТТ) через государственную компанию «Международный коммерческий морской порт Туркменбаши» (МКМПТ) ГСМРТТ также управляет туркменским коммерческим флотом. Не первый год ведутся переговоры между правительством страны и базирующимся в ОАЭ оператором терминалов GulfTainer, который демонстрирует сильную заинтересованность в инвестировании в запланированное расширение порта и в возможности его эксплуатации, однако пока эти переговоры не принесли результата.

2.3.1 Общее описание

Порт имеет подходной канал протяженностью 22 км и шириной 140-200 м, дноуглубительные работы производились на нем в последний раз в 1968 году, поэтому его заиливание снизило максимальную пропускную способность по осадке до 5,1 м (фактическая минимальная и, таким образом, критическая глубина составляет 5,5-6 м). Это привело к сокращению вдвое возможности загрузки танкеров дедвейтом 12 000 тонн (осадка которых при полной загрузке составляет 7,1 м) и затруднило проход ж/д паромов в ветреную погоду. В 2012 году подходной канал был полностью реконструирован и оснащен осветительными буйами международного стандарта с системой AIS (системой автоматической идентификации), допускающей навигацию судов в ночное время.

На восточной стороне залива расположен терминал Уфра, который имеет два нефтепирса.

Построенная в 1968 году двойная двухколейная ж/д рампа грузового паромного терминала (ППК-2) используется для обработки как вагонов, так и грузовиков и занимает территорию в 41,7 га. Здесь имеется парковка для отбывающих грузовиков и морской вокзал для пассажиров паромной переправы. На морском вокзале расположен пост таможенной службы, обслуживающий только паромные грузы и пассажиропоток.

Ворота, разделяющие территорию парковки и терминала, оснащены сканирующим грузовики оборудованием. Ведущая к берегу рампа была реконструирована за счет займа ЕБРР; ведущая к морю рампа будет отремонтирована в ближайшем будущем за счет займа Всемирного банка на 62 млн долл. США.

Расположенные на рампах ж/д колеи ведут на сортировочную станцию, расположенную в полукилометре за портом сухих грузов. Сортировочная станция находится в

неудовлетворительном состоянии и только часть ее ж/д сети, насчитывающей 12 колеи, является функциональной.

Подземная сеть электрических кабелей затапливалась в результате подъема уровня Каспийского моря и, некогда автоматизированная, ныне эксплуатируется в ручном режиме. Основная автодорога, ведущая от ворот порта к парковке грузовиков и ж/д терминалу, была реконструирована в 2010-2011 годах и сейчас оборудована «карманами», вмещающими 500 грузовиков. Основная ж/д ветка к паромным рампам также была отремонтирована. Запланировано и уже осуществляется строительство двух дополнительных отдельных подъездных автодорог, соединяющих порт непосредственно с автомагистралью на Ашхабад.

Ведется строительство нового здания для нужд таможни и других государственных служб, призванное организовать процедуру пересечения границы по принципу «комплексного обслуживания».

Иллюстрация 15: Вид с воздуха на Порт Туркменбаши с 2-мя ж/д паромными рампами



Порт также имеет мощный производственно-перегрузочный комплекс (ППК-1), включающий 3 причала общей протяженностью 430 м для обработки генеральных/сухих грузов, способный принимать крайне тяжеловесные грузы, которые поступают преимущественно на российских судах «река-море» по Волго-Донскому каналу.

Грузоподъемная оснастка включает в себя 11 причальных кранов грузоподъемностью 6-100 т, 3 мобильных крана Liebherr, в том числе один 150-200-тонный кран и 2 крана грузоподъемностью 64 т (установлены в октябре 2012 г.), 2 верхних погрузчика грузоподъемностью 35 т плюс множество тягачей и мафи-трейлеров.

Кроме того, парк оборудования порта был обновлен, пополнившись мобильными комплексами КАМАЗ и МАЗ для устранения разливов нефти, мобильной мультимедийной водолазной системой, передвижной вакуумной установкой, резервуаром объемом 10 м³ с вакуумным насосом, ремонтным грузовиком, ремонтным автомобилем со специальной оснасткой и пожарной автоцистерной.

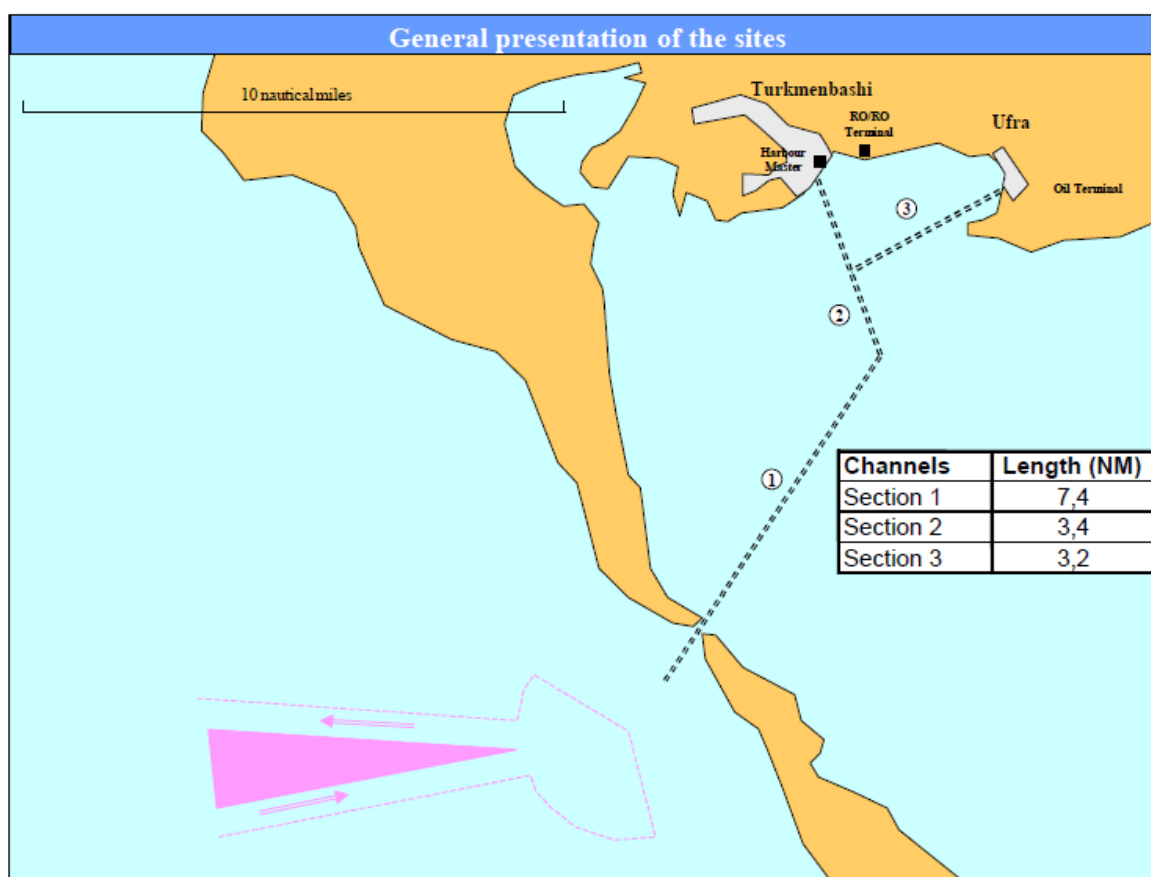
Логистические процессы и морские магистрали II

В порту расположено два склада: один площадью 5 тыс. м² предназначен для генеральных грузов, второй – в 12 тыс м² для хранения полипропилена. Открытая площадка хранения площадью 4 тыс. м² предназначена для обработки и хранения контейнеров.

Грузоподъемность кранов, установленных на сортировочной станции, составляет всего 5 т. Таким образом, после разгрузки с судна контейнеры, предназначенные для последующей ж/д перевозки, транспортируются грузовиками на частные терминалы, оборудованные более мощной грузоподъемной оснасткой, где происходит их погрузка на ж/д платформы. Аналогичный алгоритм действий в обратном порядке применяется в отношении грузенных экспортируемых контейнеров.

Помимо паромного сообщения с Баку, порт обслуживает российские трамповые суда класса «река-море» и каботажные суда иранской судоходной компании Kazar, осуществляющей нерегулярные рейсы в/из Ирана (Энзели, Амирабаод) и России (Астрахань, «Оля»), а также ж/д паромы в Махачкалу (Россия).

Иллюстрация 16: Схема доступа к портам Туркменбаши и Уфра



Источник: EGIS / BCEOM

Впрочем, объем контейнерных и грузовых перевозок остается крайне малым в сравнении с потенциалом туркменской экономики и обеспечивается в основном невозвратными



контейнерами (часть этого грузопотока ныне приходится на невоенные грузы НАТО для Афганистана)⁶¹.

Через Туркменбаши проходит значительный объем негабаритных и тяжеловесных грузов, поступающих в Туркменистан и другие центральноазиатские страны, которые адресуются преимущественно нефтегазовой отрасли. Впрочем, потребители жалуются на то, что мощности грузоподъемной оснастки порта недостаточно для обработки крайне негабаритных/тяжеловесных грузов в достаточных объемах, и иногда приходится привлекать дополнительное погрузочное оборудование из других объектов каспийского региона.

2.3.2 Планы развития

Расположение Порта Туркменбаши, являющегося конечной точкой Транскаспийской железной дороги, имеет стратегическое значение для некоторых центральноазиатских стран, не имеющих выхода к морю.

Прогнозируя динамичный и продолжительный экономический рост национальной экономики и развитие судоходства по Каспию, президентским указом от 8 июня 2011 г. ГСМРТТ утвердила Генеральный план развития МКМПТ и торгового флота Туркменбаши до 2020 г. Основные положения этого плана отражены в «Голубой книге» 2012 года, в которой изложены долгосрочные проекты Туркменбаши в сфере (преимущественно) автомобильного транспорта.

Изначальный генеральный план порта⁶² предусматривал следующее:

- модернизацию/реконструкцию второй (ведущей к морю) рампы паромного терминала;
- проведение дноуглубительных работ на подходном канале для обеспечения возможности навигации нефтяных танкеров с полной загрузкой. Батиметрическое исследование дна проводилось в 2007 году. В соответствии с технико-экономическим обоснованием необходимо было извлечь порядка 4,1 млн м³ грунта (наносов), чтобы достичь требуемой глубины канала в 8-8,5 м при затратах (на то время) около 5 евро/м³. Обновление большого количества навигационных огней, что было одной из задач проекта, было завершено в 2012 году, о чем упоминалось ранее;
- новая диспетчерская башня и современное оборудование слежения за перемещением судов. Все каспийские порты оборудованы устаревшими системами регулирования движения судов (VTMS), за исключением порта Астрахани (который также является объектом обеспечения безопасности всего северокаспийского региона). Порт закупил систему производства «Транзас», Санкт Петербург, которая позволяет отслеживать перемещение судов по Волго-Донскому каналу с помощью камер;
- увеличение площадей хранилищ полипропилена и оптимизация перевалочного оборудования с учетом перспективы роста объемов

⁶¹ По словам представителей МКМПТ, который в 1998 году начал сотрудничать с TACIS по вопросам контейнерных перевозок, имеющееся в порту оборудование позволяет обрабатывать 10 тыс. контейнеров в год.

⁶² Подготовлен в 2010 г.



производства и экспорта полипропилена (составляющего около 90 тыс. т в год и занимающего 3-4% в общем объеме экспорта в стоимостном выражении);

- расширение участка порта для строительства контейнерного терминала и международного центра логистики;
- специализированный терминал сухих грузов для экспорта строительных материалов, который располагался бы рядом с будущим контейнерным терминалом, а также еще один терминал для обработки зерновых, экспортируемых из России и Казахстана через Туркменбаши в другие центральноазиатские страны и Афганистан;
- верфь для строительства и ремонта судов;
- специализированный терминал для экспорта цемента (существуют планы по строительству цементных заводов в 5 регионах Туркменистана)⁶³;
- Ро-Пакс-терминал планируется построить на побережье за территорией порта (непосредственно перед гостиницей Çarlak) на территории нынешнего рыбзавода (который предстоит демонтировать). Терминал будет также использоваться в качестве снабженческой базы нефтедобывающей отрасли.

ЕБРР и JICA выразили заинтересованность в проекте, МБРР подписал с правительством Туркменистана меморандум о взаимопонимании касательно модернизации порта, а международные конкурсные торги были запланированы на 17 августа 2012 г.

В 2013 году турецкая компания Gap Insaat, входящая в состав Calik Holding, выиграла контракт на 1,5 млрд долл. США, и работы начались в августе того же года. Проект должен быть завершен в течение четырех лет. Существующая инфраструктура будет полностью модернизирована и будет включать паромный порт, рассчитанный на обслуживание 300 000 пассажиров и 75 000 автомобилей в год, грузовые терминалы пропускной способностью 4 млн т в год генеральных грузов, 3 млн т сыпучих грузов и 400 000 TEU, а также судостроительный и судоремонтный заводы.

План развития порта учитывает ожидаемый рост численности коммерческого флота страны для обеспечения независимости от зарубежных судоходных компаний и снижения транспортных затрат Туркменистана.

Согласно национальным статистическим данным, в 2010 году только 17% нефтепродуктов были экспортированы туркменскими судами. В настоящее время флот Туркменистана насчитывает 9 судов (4 балкера и 5 нефтяных танкеров класса «река-море»).

Реализация мер, предусмотренных Генеральным планом развития, растянута во времени на период с 2012 по 2020 годы. Они предусматривают закупку 6 нефтяных танкеров, одного газовоза для перевозки сжиженных нефтяных газов, 4 буксиров, 4 снабженческих суда для обслуживания нефтяных платформ Каспийского моря (обслуживаемых в настоящее время зарубежными компаниями), одного плавучего крана⁶⁴. Проведение

⁶³ В целом планируется построить 1500 м новых причалов, которые будут соединены ж/д колеями (ж/д движение в порту находится под контролем МКМПТ, который также является собственником маневровых локомотивов).

⁶⁴ Вопрос закупки газовозов сжиженного природного газа в настоящее время изучается. Производимый в Туркменистане СПГ ныне транспортируется преимущественно грузовиками и ж/д вагонами (и далее по российской паромной переправе в Махачкалу, Дагестан и Россию). Балкерный морской транспорт позволил



международного тендера по закупке 4 буксиров, а также на проектирование и строительство зданий и сооружений службы спасательных и подводных технических операций и закупку другого природоохранного оборудования запланировано на 31 июля 2012 г.

Шесть нефтяных танкеров позволят Туркменистану контролировать 50% собственного совокупного экспорта. Суда будут курсировать по таким маршрутам: Туркменбаши – Махкала, Туркменбаши – Баку, Туркменбаши – Нека/Энзели/Ноушехр.

Делая ставку на бурное развитие туристической зоны Аваза⁶⁵, Туркменистан также планирует активно развивать пассажирские и автомобильные грузовые перевозки и увеличить количество морских рейсов за счет открытия собственных судоходных маршрутов, помимо единственного на сегодняшний день регулярного рейса в Баку. Одна из заявленных целей состоит в сокращении времени на пересечение Каспийского моря или его объезда автотранспортом, что, таким образом, имеет отношение к морскому сообщению с Россией, Ираном, Азербайджаном и в меньшей степени с Казахстаном (с которым в ближайшем будущем будет налажено ж/д сообщение по новой ж/д ветке).

В сентябре 2012 года был подписан договор с хорватской верфью Uljanik Brodogradiliste, строящей ж/д паромы и другие суда, специально спроектированные для навигации по Каспию, на постройку двух пассажирских ролкерных (Ро-Пакс) паромов длиной 155,8 м и шириной 17,8 м с перспективой постройки еще 4 аналогичных судов. Грузовместимость судов составит 970 линейных метров и 200 пассажиров, а на борту будут предусмотрены различные услуги для водителей и пассажиров. Проектная скорость судна – 17,6 узлов.

Согласно данным технико-экономического обоснования, суда будут курсировать между Туркменбаши и Энзели (Иран), Олей (российский порт круглогодичной навигации в устье Волги вниз по течению от Астрахани), Актау и Баку.

бы повысить эффективность этого направления. Закупка СНГ-газовоза, как ожидается, активизирует экспорт и покроеет 88% потребностей национального производства.

⁶⁵ Курорт Аваза является грандиозным проектом, в который с 2006 года было инвестировано свыше 1,4 млрд долл. Правительство Туркменистана планирует создать своего рода Дубай на Каспии, способный привлечь как зарубежных, так и национальных гостей.



Иллюстрация 17: Ж/д ветка из Казахстана в Иран через Туркменистан





3 ПОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ: ЧЕРНОЕ МОРЕ

3.1 Болгария

В Болгарии управление портами национального значения осуществляется государственной компанией «Портовая инфраструктура», находящейся в подчинении Министерства транспорта, информационных технологий и связи (МТИТС). Главный офис компании расположен в Софии. Она также имеет 4 региональных представительства – два на Дунае в Русе и Ломе, два на морском побережье в Бургасе и Варне.

Стивидорные и другие операции выполняются государственными портовыми компаниями.

Хотя с 2005 года запланирована передача порта в концессию, процесс приватизации морских и речных портов требует времени и связан с определенными трудностями.

В июне 2010 г. Северный терминал Видин (на Дунае) был передан в концессию на 35 лет компании BRP (Пароходство «Болгарское речное плавание»), а в июне 2011 г. договор 35-летней концессии на терминал балкерных грузов и Терминал 2А в крупнейшем порту страны Бургасе был заключен с национальной судоходной компанией NaviBulgar^{66 67}.

В период с апреля по ноябрь 2012 в «Государственной газете» были опубликованы приглашения на участие в конкурсе по 6 дунайским портам или терминалам (в том числе приглашение на третий конкурс по порту Лом на Дунае). Как сообщается, МТИТС готовит конкурсы еще по трем дунайским портам и различным терминалам в двух главных морских портах страны – Бургасе и Варне⁶⁸.

В январе 2013 года одна из крупнейших болгарских инвестиционных компаний Chimimport, владеющая 99,13% акций BRP, заключила концессионное соглашение сроком на 35 лет и стала оператором порта Лом и паромного терминала в Никополе. Предполагается инвестировать 15,5 млн долл. США в преобразование порта Лом в конкурентоспособный международный речной порт, оснащенный для обработки навалочных грузов и контейнеров, а также обслуживания судов типа Ro-Ro и Ro-Pax. По условиям конкурса, Chimimport должна будет ежегодно обслуживать в среднем 480000 тонн грузов и около 1800 пассажиров паромов, сохранив при этом весь портовый персонал (не включая менеджмент порта) в течение минимум года.

В том же месяце терминал «Русе-Запад» был передан в 35-летнюю концессию местной судостроительной компании ОАО «Корабостроителница Русе», с условием инвестирования около 6,2 млн евро в инфраструктуру порта, объекты и предоставление

⁶⁶ Как сообщали болгарские СМИ, «новый концессионер – единственный, кто остался из всех участников, которые были вынуждены отозвать свои заявки из-за процедурных сложностей». Аналогичная ситуация произошла и с Западным контейнерным терминалом Бургаса, в конкурсе по которому NaviBulgar оказалась единственным участником.

⁶⁷ Правительство страны хоть и вынуждено обеспечивать поступление денежных средств и, тем самым, форсировать план приватизации, но также должно решать вопрос высокой (хоть и снижающейся) безработицы: 12,9% в первом квартале 2012 г. и 11,5% в третьем квартале, что больше чем вдвое превышает докризисный уровень. По условиям концессионного соглашения NaviBulgar должна взять на себя обязательство сохранить как минимум 288 рабочих мест из нынешних 1018.

⁶⁸ Ж/д паромный терминал «Варна Ферри Комплекс», совместно управляемый BRP и Болгарской железной дорогой, также должен быть выставлен на конкурс, как и Восточный и Западный контейнерные терминалы Варны. Последняя попытка передать в концессию Западный контейнерный терминал Варна потерпела неудачу в 2005 году.



услуг в течение всего срока концессии, причем не менее половины этой суммы – в течение первых шести лет.

В марте 2013 года NaviBulgar также получила в концессию терминал «Бургас-Запад» площадью 64 га с обязательством инвестировать не менее 5 млн евро в течение первых семи лет, и, как минимум, 10 млн евро в течение всего 35-летнего срока.

Мореходный транспорт, обслуживаемый двумя главными морскими портами Болгарии – Бургасом и Варной, играют важную роль во внешней торговле страны. Болгария серьезно пострадала от глобального экономического кризиса, а объемы морской торговли лишь недавно начали демонстрировать положительную динамику.

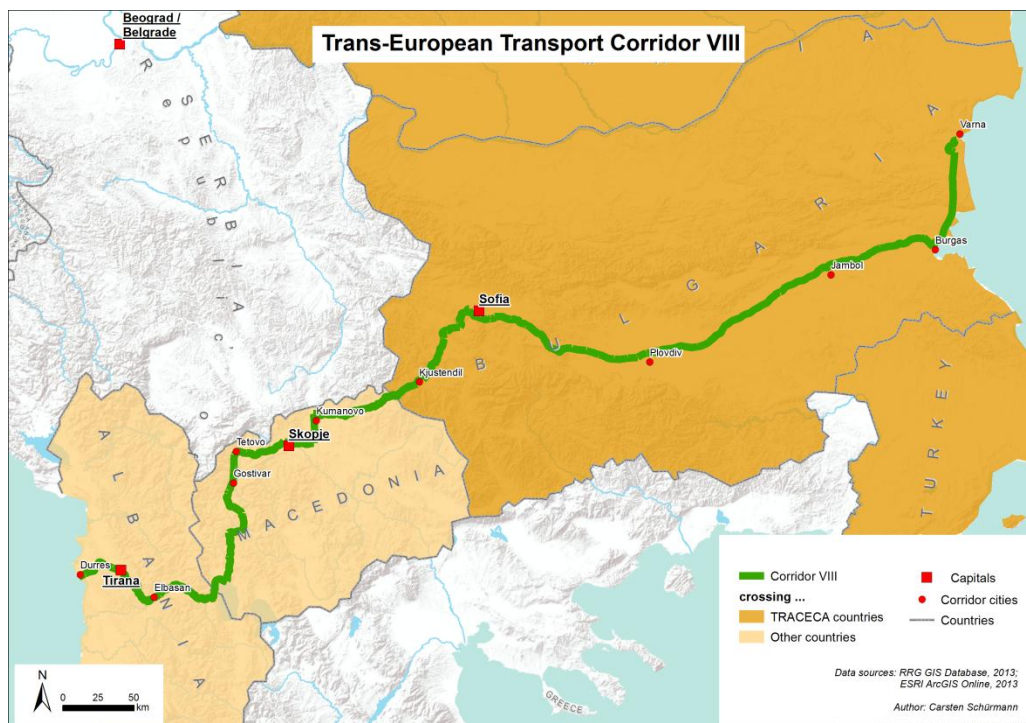
Таблица 7: Грузооборот морских портов Болгарии (тыс. т)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Импорт	14 293	16 250	15 853	16 791	11 797	11 847	13 036	12,722
Экспорт	10 548	11 263	9 047	9 785	10 096	11 099	12 149	13,290
Суммарно	24 841	27 513	24 900	26 576	21 893	22 946	25 185	26,012

Источник: NSI

Существенный спад объемов импорта в основном связан с закрытием в декабре 2008 года крупнейшего в Болгарии металлургического комбината «Кремиковци», а также крупнейшего болгарского импортера угля и руды после того, как GSHL Group, принадлежащая Прамоду Митталу (не путать с его старшим братом – Лакшми Митталом, основным акционером Arcelor-Mittal Group) объявил о продаже своей доли в компании.

Иллюстрация 18: Трансевропейский транспортный коридор VIII



3.1.1 Бургас

Порт Бургаса расположен у черноморского окончания Трансъевропейского транспортного коридора VIII, который через Софию, Скопье и Тирану, соответственно столицы Болгарии, Македонии и Албании, достигает албанского порта Дуррес на Адриатическом море.

Иллюстрация 19: Вид с воздуха на Порт Бургаса



Источник: Порт Бургаса

Текущие и запланированные инвестиции в инфраструктуру призваны улучшить железнодорожное и автомобильное сообщение между Бургасом и другими городами Болгарии. В частности, предусмотрена реабилитация железнодорожного сообщения Пловдив-Бургас, которая должна быть завершена в течение следующего программного периода ЕС (2014-2020 гг.).

Как и во многих странах бывшего Варшавского блока, порты Болгарии не имеют специализации, и Порт Бургаса обрабатывает практически любые виды грузов от бестарной продукции до контейнеров. 19 причалов порта имеют общую протяженность 3233 м и максимальную глубину 11 м. Обслуживаются они двумя терминалами, количество которых планируется увеличить до 4-х, согласно генеральному плану развития порта⁶⁹.

Объемы грузоперевозок сократились вдвое вследствие финансового кризиса и закрытия меткомбината «Кремиковци».

Таблица 8: Совокупный грузооборот Порта Бургаса (тыс. т)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
6 771	5,18	4 616	3 564	3 139	3 552	2,194

Тем не менее, в 2011 году могли быть привлечены новые регулярные грузопотоки, такие как транспортируемые в мешках химикаты из Турции, следующие далее ж/д транспортом в балтийские страны.

⁶⁹ Стратегия развития транспортной системы Республики Болгария до 2020 года в качестве первоочередной задачи заявляет о строительстве одного из этих терминалов, предназначенного для обработки контейнеров.



Несколько железнодорожных грузоперевозчиков ожидают скорого запуска еженедельного контейнерного блок-поезда между Бургасом и Пловдивом, маршрут которого впоследствии может быть продлен до Софии⁷⁰, а конечной целью было бы привлечение части грузов для Македонии и Сербии.

Впрочем, порт делает ставку на развитие направления более выгодных контейнерных и ролкерных грузов и пытается привлечь перевозчиков таких грузов.

Объемы контейнерных грузов остаются скромными, хотя и выросли после резкого сокращения в 2009 г.

Таблица 9: Суммарное количество контейнеров, обрабатываемых в Порту Бургаса (TEU)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
25 936	30 587	45 927	23 833	23 538	29 449	46,000

Два контейнерных перевозчика, MSC и Maersk, обслуживают Бургас на еженедельной основе с использованием фидерных судов средних размеров, выходящих из портов в регионе Амбарли (Мраморное море, Турция).

Таможня произвела закупку сканеров и 50 ее сотрудников были обучены обращению с ними. Процедура сканирования была введена в апреле 2012 года и осуществляется ежедневно и круглосуточно, что устранило необходимость выгрузки и повторной загрузки грузов контейнеров в целях инспекционной проверки, как это ранее практиковалось.

В рамках Операционной программы для сектора транспорта на 2014-2020 годы и плана по организации 10 интермодальных терминалов в Болгарии муниципалитет Бургаса и министерство экономики учредило компанию для организации промышленной/логистической зоны в Булгарово на выделенном муниципалитетом участке в 728 га, расположенном в северо-западной части города в 7 км от порта и 10 км от аэропорта. Этот участок имеет хорошее сообщение с портом и удобный ж/д доступ.

Порт планирует развивать грузовую станцию контейнеров для замороженных грузов на территории охлаждаемого склада площадью 10 тыс. м², расположенного в западном терминала, а также центр дистрибуции с закрепленными зонами за отдельными заказчиками и географическими направлениями, как болгарскими, так и зарубежными.

Также ведутся переговоры с (неназываемой) судоходной компанией о возобновлении ролкерного маршрута Бургас-Поти, который до 2010 года обслуживался компанией Somat, дочерним предприятием ведущего немецкого автоперевозчика Willy Betz.

Впрочем, поскольку Болгария должна рано или поздно присоединиться к Шенгенской зоне, существуют определенные дополнительные требования ЕС к безопасности ролкерного терминала (полное соответствие кодексу ASTS). Таким образом, планируется построить новый терминал вместимостью 50-60 грузовиков.

В связи с растущим интересом круизных операторов к черноморским направлениям генеральный план развития порта также уделяет большое внимание развитию туризма и круизной деятельности вокруг марины, расположенной в восточном бассейне терминала.

Порт Бургаса имеет сертификат соответствия требованиям Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS), а также требованиям Системы менеджмента качества ISO 9001.

⁷⁰ За рынок контейнерных перевозок в/из Софии и близлежащего западноболгарского региона – наиболее густонаселенной области страны, идет борьба между портами Варны и Фесалоников, помимо Порта Бургаса.

Иллюстрация 20: Генеральный план развития Порты Бургаса

Источник: Порт Бургаса

3.1.2 Варна

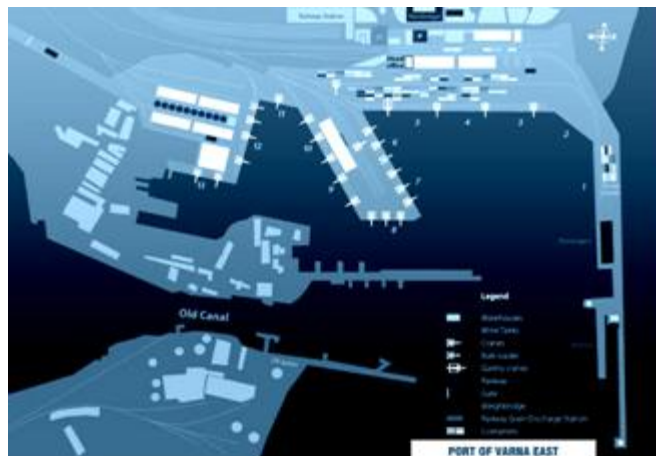
Порт Варны имеет две отдельные функциональные зоны – Варна Восток, выходящую на черноморское побережье, и Варна Запад, которая соединяется с озерами Варна и Белослав двумя подходными каналами глубиной 11 и 11,5 м.

Варна является крупнейшим портом Болгарии и, как и Бургас, универсальным портом, обрабатывающим грузы любых типов, в том числе, начиная с 2001 г., и опасные жидкие химикаты. Общая длина 32 причалов порта составляет 5601 м.

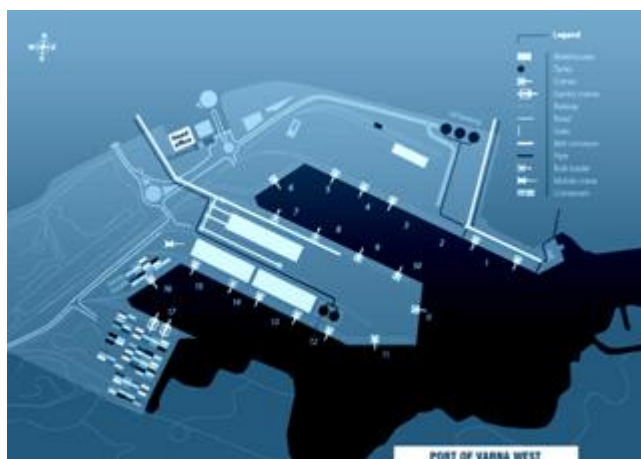
При том, что на долю генеральных грузов, зерновых и прочей бестарной продукции приходится значительная часть обрабатываемых в Варне грузов, порт, благодаря двум своим терминалам (по одному в каждой зоне) также зарекомендовал себя как основное место перевалки контейнеров в Болгарии (см. Приложение III). Тем не менее, Варна, как и Бургас, обслуживаются только фидерными судами.

Таблица 10: Совокупный грузооборот Порты Варны (тыс. т)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
7 922	6 622	7 723	6 729	8 039	9 142	10,000

Иллюстрация 21: Варна Восток

Источник: Порт Варны

Иллюстрация 22: Варна Запад

Источник: Порт Варны

Большинство контейнерных грузов адресуются получателям сухопутной части или поступают оттуда, транспортируемые на грузовиках. При этом нет хорошего сообщения с Дунаем, хотя администрация порта совместно с Болгарской железной дорогой, BRP и Портом Русы пытаются разработать такое интермодальное предложение для центральноевропейских стран, установив льготные «пакетные» тарифы.

С 2010 года Порт Варны внедряет «интегрированную систему управления», включающую в себя системы управления, сертифицированные согласно международным стандартам ISO 9001:2008; BS OHSAS 18001:2007; ISO 14001:2004. Порт Варны имеет сертификат соответствия требованиям ISPS.

«Варна Ферри Комплекс», расположенный в зоне Варна Запад, является основным портом захода 4 ж/д паромов вместимостью 108 вагонов, совместно обслуживаемых NaviBulgar, Варна и «Укрферри», Одесса. Паромная переправа связывает Болгарию, Украину и Грузию.

Иллюстрация 23: «Варна Ферри Комплекс» с ж/д паромом NaviBulgar на 108 вагонов

Источник: Порт Варны

Этот масштабный технологичный объект, спроектированный и построенный в конце 1970-х годов, считался естественным продолжением советской сети железных дорог и поэтому находился в подчинении железнодорожного управления. В советское время существовало паромное сообщение с Ильичевском. Паром совершал рейс каждые 12 часов, перевозя 108 груженных вагонов в обе стороны, а железнодорожный график был расписан с точностью до часа. Сегодня график оперирует месяцами вследствие резкого падения грузооборота с Ильичевском, а регулярность маршрута еще больше пострадала вследствие кризиса (см. Приложение IX).

Первоначально возведенная инфраструктура (включающая множество современных складов для загрузки/выгрузки вагонов, специальных ангаров для смены колесных пар⁷¹, площадок хранения вагон-цистерн с опасными грузами, таможенных стоянок для грузовиков и т.д.) сохранилась и находится в функциональном состоянии, однако загружена в крайне низкой степени, обветшала и нуждается в техническом обслуживании.

В порту имеются две ж/д рампы, одна из которых находится в плохом состоянии и по этой причине не используется. Это может создать проблему по мере возврата грузооборота на докризисный уровень, а также в связи с развитием сообщения с российскими портами.

Начиная с марта 2009 года железнодорожно-паромная линия, организованная совместно Varna Ferry Ltd (совместным предприятием NaviBulgar и Болгарского речного пароходства) и РЖД, соединяет российский порт «Кавказ» и порт Варна (VFC). Это сообщение позволяет уменьшить расстояние между Болгарией и Россией на 800 км и сократить время в пути приблизительно на 40%.

Одним из основных видов перевозимых грузов является сжиженный нефтяной газ (СНГ). Согласно статистическим данным, в течение первой половины 2013 года в VFC было разгружено 1775 железнодорожных цистерн, содержащих 59 898 т сжиженного нефтяного газа (что составляет более 92% общего объема импорта из России, помимо этого состоящего, главным образом, из базовых масел и белой фасоли).

⁷¹ Смена колесных пар производится в ангарах, в которых имеется двойная европейская и русская колея и домкраты грузоподъемностью 40 т, позволяющие менять тележки со скоростью 25 вагонов за 65 минут (1 работник и 4 домкрата на вагон). После демонтажа колесная пара маркируется и хранится в ожидании того же вагона, с которого она была снята.



Торговля не сбалансирована: за первые шесть месяцев 2013 года из России в Болгарию было ввезено 64 900 тонн грузов по сравнению с 11 246 тоннами грузов, отправленными в противоположном направлении⁷².

Услуги будут расширяться с приобретением компанией Varna Ferry нового судна⁷³, которое должно быть введено в эксплуатацию осенью текущего года наряду с двумя российскими судами «Авангард» и «Славянин» вместимостью по 50 вагонов. Это позволит привлечь на линию Варна–Порт «Кавказ» грузовики, в настоящее время использующие паромную линию Варна–Ильичевск и вынужденные пересекать территорию Украины с целью достижения пунктов назначения в России. Болгарские операторы надеются также привлечь грузопассажирские потоки из других придунайских стран. С этой целью МТИТС планирует реабилитацию самой старой железнодорожной линии в Болгарии, соединяющей Русе и Варну. Проект стоимостью 305 млн евро будет финансироваться ЕС в рамках оперативной программы «Транспорт и транспортная инфраструктура» на 2014-2020 гг.

Сегодня, несмотря на выросшую загрузку единственной функционирующей рампы, время разгрузки/погрузки занимает всего 2-3 часа (при 108 операциях разгрузки и 108 операциях погрузки), поскольку исключена необходимость ожидания подачи вагонов.

Недавно (в феврале 2012 года), по причине возросшей активности и, как следствие, заторов и простоя в ожидании швартовки / обработки судов, «Варна Ферри Комплекс» возобновил работу в круглосуточном режиме.

На состоявшейся в январе 2012 г. встрече министров транспорта Турции и Болгарии было подтверждено намерение обеих стран развивать ролкерные маршруты между Варной, Згондулаком и Самсуном, которые в будущем смогут принести выгоду «Варна Ферри Комплекс».

Как сообщается, растет спрос на перевозку трейлеров и грузовиков между «Варна Ферри Комплекс», Кавказским регионом и Россией.

3.1.3 ECOPORT8 и TEN ECOPORT

«ECOPORT8 – управление природоохранной деятельностью портов трансграничных коридоров» – это проект, осуществлявшийся с марта 2009 года по июнь 2012 года в рамках Транснациональной программы кооперации стран юго-восточной Европы, частично финансируемой ЕС.

Своей целью проект ставил улучшение в сфере управления природоохранной деятельностью портов стран юго-восточной Европы за счет вовлечения в него администраций портов, университетов и исследовательских организаций. Изначальной задачей проекта было сокращение экологических проблем в результате функционирования портов и стимулирование стремления к соблюдению международных, европейских и национальных нормативов.

⁷² Для сравнения: в 2011 году между VFC и портом «Кавказ» в общей сложности было перевезено 2089 вагонов с 48 026 тонн грузов.

⁷³ Это поддержанное ролкерное судно 1994 года длиной 140 м, шириной 16 м и дедвейтом 4577 т приобретено в компании UAE. После капитального ремонта на судостроительном заводе MTG Dolphin в Варне его грузоместимость помимо необходимого количества кают для водителей грузовиков: составила 43 вагона на верхней палубе и 25 TIR-грузовиков в гараже. Введение в эксплуатацию запланировано на октябрь 2013 г.



Существующие системы сертификации, такие как Схема экологического менеджмента и аудита (EMAS) и международные стандарты экологического менеджмента ISO 14000 бесспорно являются ценными инструментами. Однако они не являются обязательными.

В проекте ECOPORT8 участвовали порты трансъевропейского коридора VIII в Албании⁷⁴, Болгарии⁷⁵, Греции, Италии, Черногории и Румынии. Результатом продолжающегося международного диалога по вопросам развития мореплавания и внедрения систем мониторинга воздействия портов на окружающую среду должна стать общая природоохранная политика, устраняющая как пробелы в отдельных национальных нормативах в отношении окружающей среды, так и фрагментарность и неоднородный характер подходов, исповедуемых отдельными портами с прицелом на выработку единых стандартов. Были определены следующие ключевые параметры, подлежащие оценке и контролю:

- Качество воды в акватории порта
- Выбросы в воду
- Качество атмосферного воздуха (включая асбест)
- Отходы (включая электрические и электронные)
- Дноуглубление
- Уровень шума
- Запахи
- Энергоэффективность
- Загрязнение почвы
- Бункеровка
- Обработка, транспортировка и хранение грузов
- Биоразнообразие
- Питьевая вода

Порт Бургаса был выбран в числе одного из четырех пилотных портов для оценки и мониторинга параметров в реальных условиях. В марте 2012 года в нескольких местах порта была установлена высокотехнологичная система автоматического мониторинга, осуществляющая измерение параметров воды и воздуха в режиме реального времени.

Результаты проекта были опубликованы в отчете «ECOPORT8 Handbook», а также было разработано многоязычное веб-приложение Ecoport 8 WebGIS, представляющее измерения параметров экологичности на интерактивной карте, реализованной на сервисе Google Maps.

«TEN ECOPORT – транснациональная оптимизация сети ECOPORT8» стал следующим за ECOPORT8 проектом, стартовавшим в декабре 2012 г. Проект пополнился новыми портами, в число которых вошел и Порт Варны. Результаты проекта ECOPORT8 выявили подспудную проблему различий в природоохранных законодательствах стран юго-

⁷⁴ Черногория, IPA- партнер.

⁷⁵ Партнеры ЕФРР: Национальный институт метеорологии и гидрологии Болгарской академии наук и ГП «Портовая инфраструктура».



восточной Европы, налагающих на администрации портов различные обязательства и, как следствие, различное бремя финансовых затрат. Это оказывает влияние на экономические интересы портов и может привести к нарушениям конкуренции. Оба этих нежелательных фактора следует устранить, тем более, учитывая положение ЕС в свете экономического кризиса. Таким образом, проект TEN ECOPORT ратует за постепенную реализацию, начиная с наиболее важных задач, что позволит сократить объем первоначальных инвестиций.

Главной практической задачей проекта TEN ECOPORT является сравнительный анализ устойчивых процессов, реализованных в ходе ECOPORT8, их фактических и ожидаемых результатов, определение трудностей, препятствующих устойчивости результатов, организация диалога между регуляторными органами, администрациями портов и всеми заинтересованными сторонами, учреждение транснациональной рабочей группы для определения лучшей мировой практики и содействия регуляторным органам в ее внедрении.

Наконец, необходимо отметить, что порты Бургаса и Варны являются членами Европейская организация морских портов (ESPO), учрежденной в 1993 году и базирующейся в Брюсселе, которая является независимым органом по защите интересов морских портов. Кроме того, Варна являются участниками сети EcoPorts, организованной ESPO с целью повышения стандартов экологичности портовой отрасли стран ЕС и Норвегии на добровольных началах.

3.2 Грузия

Портовая система Грузии состоит из 2 портов в Поти и Батуми, где обрабатываются среднего размера бестарные, генеральные и контейнерные грузы, а также специализированных нефтяных терминалов в Супсе и Кулеви. Терминал в Супсе, расположенный в 10 км южнее Поти, является черноморским окончанием трубопровода Западного экспортного маршрута, который эксплуатируется компанией BP. Трубопровод следует из Терминала Сангачал около Баку и простирается на 833 км.

Поскольку Порт Батуми является единственны глубоководным портом страны, в 2010 году был утвержден план со сметой в 1 млрд долл. по расширению терминала Супса (где глубина достигает 18 м) и строительства там порта для обработки сухих и контейнерных грузов производительностью 40 млн т. В 2011 году также рассматривался вариант строительства нового порта Лазика в северном от Поти направлении. Однако, учитывая огромные финансовые затраты и неподходящее время для строительства таких масштабных объектов вследствие сокращение спроса на услуги грузовых перевозок из-за экономического кризиса, от планов было решено отказаться.

Поти и Батуми являются восточными черноморскими интермодальными воротами, открывающими путь на Запад – к Черному морю, Турции и Европе, и на Восток – на Кавказ и в Азию.

Оба порта обслуживают регулярные ж/д паромные и контейнерные маршруты, связывающие их с другими черноморскими и средиземноморскими портами. Территориально порты расположены близко друг от друга. Оба порта обрабатывают контейнерные грузы, но различные типы неконтейнерных грузов: Батуми специализируется на жидких и твердых бестарных грузах, а Поти – на твердых бестарных и генеральных грузах.

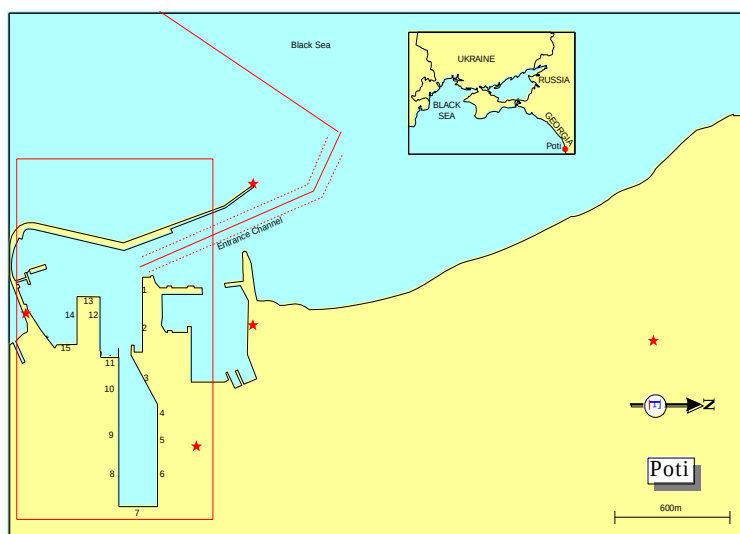
Преимуществом Поти является более короткий ж/д маршрут до Тбилиси и Баку, тогда как ж/д ветка между Батуми через Поти имеет ограничения по длине состава.

С другой стороны, Батуми имеют большую глубину и не нуждаются в постоянных дноуглубительных работах, характерных для Поти, где река Риони вымывает донные отложения в акваторию порта.

3.2.1 Поти

Порт Поти является крупнейшим коммерческим (преимущественно не занимающимся транспортировкой нефти и газа) портом Грузии на Черном море с проектной пропускной способностью 10 млн т.

Иллюстрация 24: Порт Поти, общий план



Он имеет 15 причалов общей протяженностью 2900 м и свыше 20 береговых кранов. Грузооборот порта составляет 12 млн т в год. Причал № 13 в Южном бассейне используется для обслуживания ролкерных судов.

С 1999 года порт принимает ж/д паромы на причале № 2. Строительство этого причала длиной 183 м и глубиной 12,5 м обошлось в 3,4 млн евро, предоставленных в рамках программы ТРАСЕКА. Рампа оборудована колеей русского типа шириной 1520 мм. Комплекс имеет парковку для грузовиков площадью 10 тыс. м². Номинальный грузооборот оценивается в 700 тыс. т.

Контейнерные суда швартуются у пирса № 7 (длина 210 м, глубина 8,5 м), к которому примыкает площадка хранения на 800 TEU площадью 16 тыс. м² и пирс № 14 (длина 250 м, глубина 8,5 м), реконструированный в 2009 г. за счет средств ЕБРР, который способен принимать фидерные суда вместимостью 1000 TEU. Оба терминала имеют ж/д сообщение, однако у пирса № 14 отсутствует площадка хранения контейнеров.

Ограниченные площади для хранения до недавнего времени вынуждали портового оператора вывозить сгружаемые контейнеры на один из восьми частных терминалов, расположенных за территорией порта, где хранятся порожние контейнеры и откуда экспортируемые контейнеры подаются к судам на погрузку. В 2010 году, на первом этапе по интеграции работы порта была организована площадка хранения для обработки б/у автомобилей, транспортируемых в контейнерах.

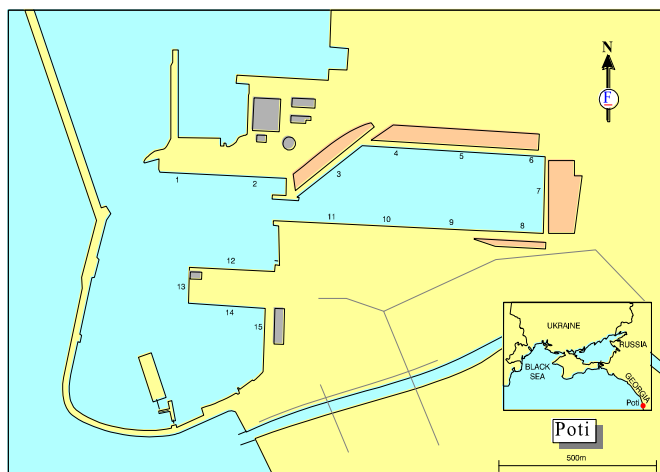
Как сообщается, для порта характерны частые заторы (по информации судоходных компаний, время ожидания для судов в среднем составляет 3 дня и может достигать 7

дней в случае плохих погодных условий⁷⁶), что вынудило некоторых операторов перенаправить свои суда в Порт Батуми и другие порты во избежание связанных с простым затрат.

Порт прошел сертификацию на соответствие стандартам управления качеством ISO 9001-2000.

В 2007 году Министерство экономического развития Грузии разослало приглашения на участие в конкурсе по эксплуатации Порты Поти на условиях аренды и организации Свободной промышленной зоны (площадью 400 га) на примыкающей к порту территории. В апреле 2008 года Порт Поти был в полном объеме приватизирован компанией RAKIA (Инвестиционный фонд эмирата Рас Аль-Хайма, ОАЭ), с которой был заключен договор концессии на 49 лет на эксплуатацию порта и организацию Свободной экономической зоны, что предусматривало инвестиции в размере 200 млн долл. в течение следующих пяти лет.

Иллюстрация 25: Порт Поти, грузовые причалы



В апреле 2011 года RAKIA продала 80% своей доли глобальному оператору контейнерных терминалов AP Moeller Terminals, сестринской компании Maersk Line.

Смена формы собственности с государственной на частную и переход от государственных услуг к более эффективному, как принято считать, способу ведения хозяйственной деятельности привело к существенным сокращением персонала порта (как сообщается, за один 2011 год было уволено свыше 400 человек), а также к реализации новой политики в сфере заработной платы и социальных гарантий.

Это привело к беспрецедентной вспышке забастовок в октябре-ноябре 2012 года, парализовавших работу порта почти на две недели.

В следующие пять лет компания APM планирует осуществить инвестиции в объеме 110 млн долл., которые, в числе прочего, предусматривают строительство нового полноценного контейнерного терминала на участке в 100 га, примыкающем к территории порта. Для начала планируется открыть пункт перевалки на участке в 15 га с автодорожным и ж/д сообщением, оснащенный 13 контейнерными перегрузчиками на пневмоколесном ходу, пропускная способность которого составит 400 тыс. TEU в год.

⁷⁶ Так например, порт был закрыт в течение 21 дня в январе-феврале 2013 года, когда ветер достигал скорости свыше 12 м/с.



Это, в принципе, должно позволить отказаться от операций вне территории порта и выполнять обслуживание блок-поездов прямо в пункте перевалки.

Удлинение волнореза⁷⁷ и углубление дна до 17 м (допускающее осадку в 13-14 м) позволит принимать крупнотоннажные суда вместимостью до 5000 TEU.

Порт Поти имеет прямое сообщение с сетью железных дорог Грузии. В настоящее время осуществляется модернизация и оптимизация ж/д сообщения с Тбилиси – до 2016 года планируется выполнить прокладку новых колеи и туннелей. Это удачно совпадает с реконструкцией линии Беюк-Кесик (на границе Азербайджана)-Баку и сооружением недостающей ж/д ветки Жезказган-Бейнеу и запланированной реализацией проекта контейнерного блок-поезда «Silk Wind» в Казахстане, который теоретически позволит быстро и надежно транспортировать контейнеры по всему маршруту между Поти и Хоргосом (китайский пропускной пограничный пункт на границе с Казахстаном).

Поти также служит воротами Грузии для европейского маршрута E60 (идущего от французского Бреста до города Иркештам на границе Кыргызстана и Китая). В Грузии этот маршрут известен как «восточно-западная магистраль», соединяющая Поти с Беюк-Кесик и проходящая через 7 из 10 крупнейших грузинских городов (включая столицу Тбилиси)⁷⁸.

Его реконструкция и обновление (при финансовой поддержке ВБ) ведется с 2006 года. По окончании реконструкции эта магистраль должна укрепить позиции Поти в качестве порта, обслуживающего транзитные грузопотоки в соседнюю Армению и Азербайджан, а также в страны Центральной Азии. С другой стороны, это также должно активизировать развитие ролкерного сообщения по Черному морю через Поти⁷⁹.

Таблица 11: Грузооборот контейнеров в Порту Поти (TEU)

2007	2008	2009	2010	2011	2012
184 792	209 614	172 800	209 797	254 000	284 559

Судоходные маршруты⁸⁰

Судоходные маршруты, представляющие интерес для проекта «LOGMOS», подразделяются на два типа:

- (a) – прямые маршруты между двумя или несколькими портами ТРАСЕКА;
- (b) – маршруты, соединяющие порт ТРАСЕКА с одним из портов, не входящим в ТРАСЕКА, грузопотоки которого полностью или частично адресуются или поступают из Международных центров логистики или из других центров логистики/хабов/транспортных узлов, позволяющих их включить в сеть мастер-плана «LOGMOS» – систему маршрутов для грузопотоков по ММ с точки зрения определения концепции ЕС. Такие грузопотоки приобретают все большее значение, поскольку они обеспечивают загрузку сухопутных узлов сети и улучшают ее разветвленность (b).

⁷⁷ Сметная стоимость составляет 85 000 евро за 1 погонный метр при глубине 15-16 м.

⁷⁸ В числе прочих (в порядке уменьшения): Кутаиси, Рустави, Гори, Поти, Хашури и Самтредиа.

⁷⁹ Многие годы Порт Поти вынашивает планы по организации ролкерного сообщения со Стамбулом и Констанцей. Однако на сегодняшний день не существует убедительных коммерческих и экономических предпосылок для организации таких маршрутов.

⁸⁰ Аналогичная этой классификация будет использоваться для всех других портов, рассматриваемых в данном отчете.



Порт Поти обслуживает следующие регулярные маршруты.

Ж/д паромная переправа

- Еженедельный совместный маршрут «Укрферри»-NaviBulgar в/из Керчи⁸¹ (а)
- Совместный маршрут «Укрферри»-NaviBulgar три раза в неделю в/из Ильичевска (а)
- Совместный маршрут «Укрферри»-NaviBulgar раз в две недели в/из Дериндже (а)
- Еженедельный маршрут БМФ (подразделение РЖД – Российских железных дорог) в/из Порт-Кавказа⁸² (b)

Перевозимые этими судоходными маршрутами грузы в вагонах адресуются преимущественно Грузии и Армении (в особенности БМФ для Армении, поскольку «Южно-Кавказская железная дорога» (Армении) также является подразделением РЖД) и в меньшей степени Азербайджану. Транзитные грузопотоки в/из стран Центральной Азии практически отсутствуют.

«Укрферри»-NaviBulgar планируют включить Констанцу в регулярный сервис в/из Дериндже с середины октября 2013 года.

Контейнеры⁸³

- Фидерный маршрут CMA-CGM в другие черноморские и средиземноморские порты (а)
- Фидерные маршруты Maersk в другие черноморские порты (а)
- Фидерные маршруты MSC в Румынию, Турцию и Украину (а)
- Фидерные маршруты Arkas в другие черноморские порты (а)

На сегодняшний день вследствие особенностей порта он производит только переправку контейнерных грузов, следующих в/из основных хабов Черного моря (Констанца, Стамбул) или Средиземного моря (Мальта). Маршруты обслуживаются судами с максимальной вместимостью до 1200 TEU. Три крупнейших мировых морских перевозчика – Maersk, CMA-CGM и MSC, доминируют на рынке контейнерных перевозок Поти с рыночной долей свыше 80%. Львиная доля приходится на MSC, обслуживающую порядка 50% импортируемых грузов и одну треть экспорта.

Хотя автомобильные перевозки остаются основным способом транспортировки грузов на суше, импортируемые в Грузию контейнеры все в большей степени переключаются на доставку по железной дороге в результате резкого снижения тарифов и реализации Грузинской железной дорогой мер по оптимизации перевозок, в частности организации в июне 2011 г. курсирующего через день блок-поезда с фиксированной датой отправления, который следует в/из Тбилисского восточного терминала Грузинской железной дороги. Это, в свою очередь, благоприятно отразилось на объемах контейнерных перевозок

⁸¹ Временно приостановлен

⁸² Из-за снижения грузопотока рейс выполняется раз в две недели.

⁸³ В перечне не упомянуты некоторые другие судоходные компании контейнерных перевозок, которые не организовали собственные фидерные маршруты по причине малого объема их грузопотоков через Кавказский регион. Такие компании выкупают места (площади) на судах основных перевозчиков.



экспортируемых грузов, которые ранее транспортировались навалом в закрытых вагонах и впоследствии перегружались в контейнеры в Поти.

Таблица 12: Объем контейнерных перевозок железнодорожным транспортом (TEU)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
В/из Поти						
По всем направлениям в Грузии	16 080	14 444	11 120	12 872	13 100	21 354
Из Поти в Тбилиси	7 011	6 253	4 100	4 234	4 173	8 387
Из Тбилиси в Поти	7 803	6 899	5 309	4 787	5 089	8 295

Контейнеры в/из Армении частично доставляются по железной дороге регулярным маршрутом из Поти в Ереван⁸⁴ и частично автотранспортом.

Вследствие неконкурентных и непрозрачных ж/д тарифов, низкого качества услуг, нехватки платформ и погрузочного оборудования для контейнеров на ж/д станциях, более продолжительного времени доставки и таможенных процедур, доставка грузов в Азербайджан осуществляется преимущественно грузовиками либо в контейнерах, либо после разгрузки контейнеров в Поти. Это не касается тяжеловесных грузов, транспортируемых главным образом в 20-футовых контейнерах, и гуманитарных грузов НАТО для Афганистана, объем которых сокращается. Как сообщается, процедуры пограничного контроля для грузовиков по-прежнему занимают в целом около 4 часов. Вопросы уважительного отношения удалось решить, однако, вероятно, не в полной мере, а процесс внедрения систем электронного документооборота потерпел неудачу – с азербайджанской стороны не существует возможности предварительно подать декларацию. Вследствие отсутствия контейнерных логистических услуг в Азербайджане, контейнеры, после их разгрузки с грузовиков, сразу отправляются обратно в Поти либо ж/д, либо автомобильным транспортом. В результате весь экспорт из Азербайджана, даже контейнерные грузы, доставляются в Поти либо грузовиками, либо, в случае тяжеловесных грузов, в закрытых вагонах или гондолах.

Учитывая санкции в отношении Ирана, растет доля грузов, некогда перевозившихся через его территорию, возвращающихся (временно?) в Кавказский транспортный коридор, в том числе и через грузинские порты. Но по-прежнему значительные объемы контейнерных грузов, следующие с Дальнего Востока в Баку⁸⁵ (и страны Центральной Азии), продолжают транспортироваться через Бендер-Аббас⁸⁶.

⁸⁴ Фактически в 2012 году «Южно-кавказская железная дорога» оптимизировала движение своего блок-поезда, ранее курсировавшего дважды в неделю между Ереваном, Поти и Батуми, организовав ежедневные рейсы и добавив в состав платформы для перевозки контейнеров. Кроме того, компания организовала состав для контейнеров-холодильников, состоящий из 12 специализированных платформ, который курсирует между Поти и Ереваном через день. Все это, наряду с продолжающейся реконструкцией 308-километрового отрезка колеи и 8 мостов на участке между Ереваном и границей Грузии, должно активизировать контейнерные (и другие) ж/д перевозки (что является стратегическим направлением для Армении, которая является горной страной не имеющей выхода к морю и доступ в которую по автодорогам в зимнее время часто связан с риском и задержками).

⁸⁵ Согласно данным экспедиторов около 60% всех контейнеров следуют из Китая и из них 70-75% перевозятся через Бендер-Аббас. калькуляции

⁸⁶ В нынешних обстоятельствах продолжительность плавания из портов Китая в Поти или Бендер-Аббас (оба маршрута проходят через перевалочные хабы в Средиземном и Мраморном морях для Поти и в ОАЭ для Бендер-Аббаса) примерно одинакова и в среднем составляет 30-33 дня. Протяженность автомобильного маршрута до Баку гораздо короче из Поти (886 км), чем из Бендер-Аббаса (2126 км), однако, вследствие



Аналогично этому отмечается значительный прирост объема контейнерных грузов между Поти и странами Центральной Азии, хотя в целом этот объем остается незначительным.

Опять таки, поскольку морские перевозчики и контейнерные линии не предлагают услуг транспортировки по суше, заказчики вынуждены осуществлять частичную перевозку до места назначения своими силами. Судоводные компании, опасаясь возможности лишиться своих контейнеров, требуют денежного залога в размере стоимости контейнера, чего многие заказчики не приемлют, предпочитая перегружать свои грузы в традиционные вагоны в Поти. Другой причиной низких показателей по контейнерным перевозкам в Поти, является стоимость возврата пустого контейнера в первоначальный порт разгрузки: во многих случаях грузоотправителям дешевле закупить невозвратные контейнеры и отправить груз в них.

Таблица 13: Объем перевозки контейнеров по железной дороге между Поти и странами Центральной Азии (TEU)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
В/из Поти	588	562	437	717	1 823	3 707
В/из Центральной Азии						

При любых сценариях данная ситуация претерпит радикальные изменения через несколько следующих лет после реализации текущих региональных проектов в железнодорожной отрасли (ветка в объезд Тбилиси, Баку-Тбилиси-Карс, «Silk Wind»). Более того, заинтересованность со стороны Грузии, Азербайджана и Казахстана в статусе партнера предприятия, занимающегося эксплуатацией блок-поезда «Викинг» (в настоящее время курсирующего между Клайпедой, Литва и Ильичевском, Украина через Минск, Беларусь), должна ускорить и усилить эти перемены.

Объем экспортируемых/импортируемых контейнерных грузов через Поти остается крайне несбалансированным и относится примерно как 1 к 6⁸⁷.

Некачественные логистические услуги, высокие ж/д тарифы, продолжительное и трудно прогнозируемое время транзита, а также инфраструктурные ограничения (узкие дороги, тоннели и мосты) способствуют тому, что значительный объем генеральных грузов, не транспортируемых в контейнерах⁸⁸, доставляемых в Баку и (преимущественно) в страны Центральной Азии через Туркменбаши и Актау, перенаправляется по Волго-Донскому каналу в сезон речной навигации (с апреля по ноябрь).

различного состояния дорог и процедур пересечения границ, разница во время на дорогу составляет всего 14 часов (11 против 25 часов). Тарифы на перевозку до Бендер-Аббаса (около 600 долл. за 20-футовый контейнер и 900 долл. за 40-футовый на январь 2013 г.) на 10-15% дешевле чем до Поти, при том что затраты на обработку груза в терминале, транзитные сборы и стоимость перевозки автотранспортом примерно одинаковые.

⁸⁷ В 2012 г. на долю импорта приходилось 64% общего объема контейнерных грузов, обрабатываемых в черноморских портах (включая Новороссийск в России) в сравнении с 36% экспортных грузов. Впрочем, экспорт демонстрировал более высокие, чем импорт, темпы прироста во всех портах за исключением грузинских (+13,46% против +1,16% в 2012 г. относительно 2011 г.).

⁸⁸ Строительные материалы, стальные изделия, тяжеловесные и негабаритные грузы.

Иллюстрация 26: Выгрузка пассажирских вагонов Грузинской железной дороги в Порту Поти на причале № 14

Данный способ менее затратный не только в финансовом, но и во временном отношении, поскольку суда «река-море» (грузоподъемность которых составляет от 3 до 5 тыс. т) совершают плавание из портов Мраморного моря Турции в каспийские порты всего за 8-10 дней или за гораздо меньшее время при загрузке в портах Азовского моря (Мариуполь, Таганрог или Ростов-на-Дону). Это приводит к потере целых договоров грузинскими портами и центральным коридором ТРАСЕКА⁸⁹. Тем не менее, порт обрабатывает значительный объем тяжеловесных и негабаритных грузов, адресуемых получателям Кавказского региона.

3.2.2 Батуми

В ноябре 2007 года контейнерные причалы № 4 и № 5 общей длиной 284 м и глубиной 11,7 м, прилегающий к ним терминал и ж/д паромная рампа, причал № 6 длиной 187 м и глубиной 8 м были переданы в аренду «Батумскому международному контейнерному терминалу», подразделению ICTS (Манила) – одному из крупнейших мировых операторов морских терминалов, ведущему свою деятельность в 18 странах.

В феврале 2008 г. «КазТрансОйл», главный транспортировщик казахской нефти как на экспорт, так и на внутреннем рынке, входящий в группу компаний «КазМунайГаз», получил исключительные долгосрочные права на управление Батумским морским портом, а также приобрел Батумский нефтяной терминал.

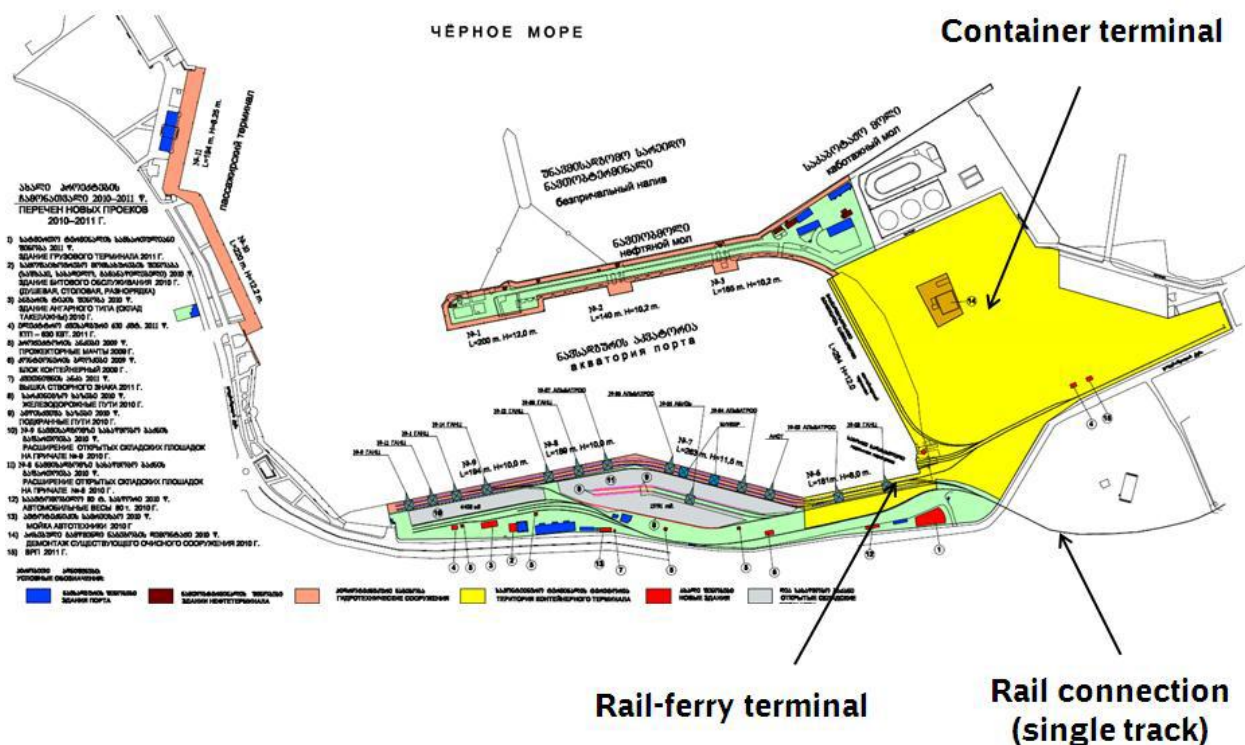
К 2009 г. свыше 8 млн долл. было инвестировано в закупку нового оборудования (такого как порталый кран грузоподъемностью 18-32 т – первый кран купленный у Грузии за более чем 30 лет, новый швартовочный буксир), ремонт и модернизацию имеющегося оборудования, здания порта, причалы и в разработку современных IT-систем.

Ведутся работы по демонтажу старых ветхих складов с целью расширения нынешней площадки открытого хранения площадью 16 412 м² и удовлетворения потребностей перевозок сухих грузов, следующих через Батуми.

⁸⁹ Около 300 тыс. т в год, согласно оценке администрации Порты Поти.



Иллюстрация 27: Порт Батуми



Источник: Порт Батуми/DB International

Порт Батуми является преимущественно терминалом для жидких бестарных грузов. В зависимости от времени года, нефть и нефтепродукты могут занимать до 80-90% в общем грузообороте.

Порт имеет пять терминалов: нефтяной терминал (причалы № 1, № 2, № 3 и традиционный буй для швартовки, способный принимать до 4 танкеров одновременно), многоцелевой контейнерный терминал (причалы № 4, № 5), ж/д паромный терминал, терминал сухих грузов (причалы № 6, № 7, № 8, № 9) и пассажирский терминал (причалы № 10, № 11). Максимальная пропускная способность нефтяного терминала составляет 2,3 млн т, терминала сухих грузов – 2,3 млн т и ж/д паромного терминала – 0,7 млн т. Пропускная способность контейнерного терминала планируется на уровне 300 тыс. т.

Компания ICTS эксплуатирует Батумский международный контейнерный терминал на участке общей площадью 13,6 га⁹⁰, осуществляя инвестиции в объеме 15 млн долл. Часть инвестиций пошла на современное погрузочно-разгрузочное оборудование для контейнеров, такое как подъемники, штабелеры, 2 мобильных портовых крана, таможенный склад, грузовая станция контейнеров и другие объекты.

Таблица 14: Грузооборот контейнеров в Порту Батуми (TEU)

2008	2009	2010	2011	2012
44 197	8 813	16 318	45 400	73 095

⁹⁰ Из которых в настоящее время используется только 3,6 га, обеспечивая возможность хранения до 2500 TEU и обработки 100 тыс. TEU в год.



Батумский международный контейнерный терминал осуществляет планирование первого этапа нового проекта по расширению своих хозяйственных площадей и увеличению пропускной способности.

Проект предусматривает несколько миллионов долларов инвестиций⁹¹ в улучшение инфраструктуры и создание дополнительной материально-технической базы с целью повышения качества услуг при обслуживании дорогостоящих грузов и сокращения времени обработки грузов.

Батумский морской порт имеет сертификат соответствия требованиям стандартов управления качеством ISO 9001-2008 и экологического менеджмента ISO 14001-2004, а также Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).

Судоходные маршруты

Порт Батуми обслуживает следующие регулярные маршруты.

Ж/д паромная переправа

- Еженедельный совместный маршрут «Укрферри»-NaviBulgar в/из Варны и Ильичевска (а)

Как и в случае Поти, грузы в основном направляются в Грузию и Армению и в меньшей степени в Азербайджан. Транзитные грузопотоки в/из стран Центральной Азии практически отсутствуют.

Контейнеры

- Фидерные маршруты MSC в Румынию, Турцию и Украину (а)

⁹¹ К концу 2012 г. компания ICTS в целом инвестировала 30 млн долл. и планирует потратить еще 20 млн долл. в будущем.

Иллюстрация 28: «MSC HINA», крупнейший современный контейнеровоз швартуется в Батумском международном контейнерном терминале 6 августа 2012 г.⁹²



Обработка контейнерных грузов началась в Порту Батуми только в 2008 году, серьезно пострадав от глобального финансового кризиса. Близость Поти и большая протяженность автомобильного и железнодорожного маршрутов до Тбилиси и далее в Азербайджан также отразились на развитии Батумского международного контейнерного терминала.

Впрочем, Порт Батуми имеет большую глубину и в качестве компенсации менее выгодного географического положения предлагает более привлекательные тарифы в сравнении с Поти (по сообщениям пользователей, в 2011 году разница по дисбурсментскому счету достигала 4000 долл. за заход). В настоящее время ведутся переговоры с Грузинской железной дорогой об организации контейнерного блок-поезда до Тбилиси.

Кроме того, реализуемые и планируемые проекты в отношении ж/д инфраструктуры⁹³ в недалеком будущем позволят сократить расстояние и выровнять тарифы между портами Батуми и Поти.

⁹² Длина 203 м, осадка с грузом 9,8 м, номинальная вместимость 1254 TEU. Рекордные 2200 маневров были выполнены в ходе этой швартовки.

⁹³ Проект модернизации Грузинской железной дороги сосредоточен, главным образом, на ж/д участке между Тбилиси и Черным морем и в частности на сообщении с терминалами в Поти и Батуми. Грузинская железная дорога намеревается модернизировать колею и инфраструктуру электроснабжения на участке между Тбилиси и Батуми (315 км, включая 40 км в горном ущелье в Центральной Грузии). Проект был инициирован в 2010 г., работы начались в 2012 г., их завершение ожидается в 2013 г.

Иллюстрация 29: Обслуживание ж/д парама в Батумском международном контейнерном терминале

Тем временем Батумский международный контейнерный терминал обрел специализацию в сфере обработки и предоставления всех сопутствующих услуг в отношении транспортируемых б/у автомобилей, на которые приходится около 85% его импортного грузопотока.

Как и в случае Поти, объемы экспортных/импортных грузопотоков крайне несбалансированы.

Одним из главных препятствий для развития терминала и всего порта является то, что ведущая в порт ж/д ветка проходит через центр города и пересекает основную автомагистраль, ведущую в Поти, Тбилиси и остальную часть Грузии. Муниципалитет рассматривает возможность строительства эстакады, которое обойдется в 16-18 млн долл.

Ведутся работы по реконструкции и модернизации сети автодорог в регионе: в декабре 2010 г. АБР предоставил многотраншевый кредит на 500 млн долл. в качестве своего вклада в Программу развития автомобильных транспортных коридоров в Грузии, которая, в числе прочего, предусматривала строительство 48,4 км объездной дороги в Абхазии вокруг Кобулети и Батуми (первый транш, завершение запланировано на конец 2014-начало 2015 года).

Эти инвестиции в инфраструктуру крайне необходимы, чтобы справиться с растущим объемом движения через пропускной пограничный пункт на границе с Турцией, расположенный в Сарпи в 16 км от Батуми⁹⁴.

⁹⁴ Сарпи фактически является самым загруженным пропускным пограничным пунктом Грузии. Количество проходящих через него грузовиков непрерывно росло в течение мирового финансового кризиса:

2007	76 552
2008	85 496



Они также необходимы, учитывая растущий объем TIR-грузовиков, транспортируемых по маршрутам «Укрферри»-NaviBulgar (преимущественно в/из Варны). Объемы как автомобильных, так и морских ролкерных коммерческих перевозок через Батуми безусловно продолжают расти при условии, что Грузинская железная дорога реализует свой долгожданный проект строительства интермодальных (контейнерных) терминалов в Батуми и Тбилиси, организовав Ро-Ла сообщение с обоими⁹⁵.

Иллюстрация 30: Разгрузка содержимого контейнеров в Батумском международном контейнерном терминале



Впрочем, остается посмотреть на то, каким образом власти Грузии решат обеспечить сбалансированное развитие Батумского порта и самого города.

Президент Михаил Саакашвили, придя к власти в 2003 году и проведя инвентаризацию ограниченных природных ресурсов Грузии, превратил туристическую отрасль в одну из ведущих отраслей грузинской экономики, обеспечившей 7,29% ВВП страны в 2012 г. (в сравнении с менее чем 3% в 2003 г.). Теперь Грузия регулярно упоминается в «Барометре мирового туризма» как одно из самых быстрорастущих по популярности у туристов мест в мире (в 2012 г. Грузию посетили 4,017 млн зарубежных туристов, что на 42% больше чем в 2011 г. – 2,822 млн человек, что, в свою очередь, на 40% превышало показатель 2010 г.).

В одном только Батуми количество туристов возросло с 75 тысяч в 2004 г. до свыше 1,6 миллиона в 2012 г. За последние несколько лет было построено множество примечательных зданий и архитектурных объектов, а американский застройщик Дональд Трамп, который в апреле 2012 г. подписал договор об инвестировании 100 млн долл. в

2009	92 408
2010	97 084
2011	107 922

⁹⁵ Планы Грузинской железной дороги предусматривают дальнейшее продолжение маршрутов до Еревана с целью содействия движению грузовиков, в особенности в зимний период.



строительство роскошного 47-этажного жилого комплекса «Трампа тауэр», сразу окрестил город «региональным Монте-Карло».

Впрочем, в Монте-Карло нет нефтяного терминала, обеспечивающего транспортировку около 5 млн т нефти и нефтепродуктов, а также терминала сухих грузов, на котором, среди прочего, осуществляют перевалку аммиачной селитры⁹⁶ всего в нескольких сотнях метров от центра города.

3.3 Румыния

«Национальная компания Администрация морских портов SA» (CN APM SA) является совместным предприятием, которому министерство транспорта поручило реализацию национальных государственных интересов в рамках портовых администраций. Предприятие осуществляет функции портовой администрации в 3 морских портах Румынии – Констанце и двух его сателитах – Мидии⁹⁷ и Мангалии⁹⁸ (расположенных соответственно в 25 км севернее и 38 км южнее Констанцы).

В этой роли предприятие осуществляет инфраструктурные работы, мониторинг, обеспечивает безопасность порта и соблюдение природоохранной политики.

Текущие инфраструктурные проекты в Констанце финансируются в рамках Операционной программы для сектора на 2007-2013 годы и включают в себя:

- продление северного волнореза на 1050 м со сметой в 642 487 000 леев (около 144 млн евро) (проект приостановлен в результате подачи жалоб участниками конкурсных торгов, победителем которых стала Van Oord),
- сооружение автомобильного моста через Канал Дунай-Черное море стоимостью 160 018 000 леев (около 36 млн евро) для обеспечения более быстрого и удобного сообщения между северной и южной частями порта, а также с автомагистралью Констанца-Бухарест; работы планируется завершить в 2013 г.,
- наращивание пропускной способности ж/д ветки в порту с бюджетом в 93 219 000 леев (порядка 21 млн евро); работы планируется завершить в 2015 г.,
- продление в южном направлении причала для малых судов. На участке между южной оконечностью причала для малых судов и будущей пристанью будет произведена досыпка грунта, что позволит дополнительно получить 10 900 м² площади. Стоимость работ оценивается в 19 873 286 леев (около 4,5 млн евро), а завершить работы планируется в течение 2-х лет (в 2014 г.).

Среди многих других проектов, финансирование которых предусмотрено Операционной программой и которые в настоящее время изучаются, также находится генеральный план порта. Целью этого проекта стоимостью 2 млн евро является планирование на среднесрочную/долгосрочную (до 2040 г.) перспективу, также призванное исполнить роль

⁹⁶ Удобрение с высоким содержанием азота, также используемое как окислитель во взрывчатке. В 1947 году судно, перевозившее аммиачную селитру, взорвалось в порту Техас-Сити (США), в результате чего погиб 581 человек. Эта катастрофа многими считается самой серьезной промышленной аварией в американской истории.

⁹⁷ Мидия используется преимущественно для поставок нефти на расположенный поблизости НПЗ Petromidia. В 2010 году в порту открылся крупнейший в Румынии терминал сжиженного нефтяного газа (СНГ).

⁹⁸ Верфь Констанцы является основным потребителем услуг Мангалии.

инструмента для принятия решений в отношении инвестиций в порт. Соответствующие процедуры конкурсных торгов были инициированы в ноябре 2012 г.

CN APM SA⁹⁹ также выступает партнером проекта «Платформы АДЧ» (ADB Platform) (мультимодальной платформы Адриатика-Дунай-Черное море), являющегося частью «Программы SEE», в которой участвуют 13 стран, из них 3 – страны-участники ТРАСЕКА (Болгария, Румыния и Украина).

Иллюстрация 31: Вид со спутника Порта Констанцы



Основной задачей проекта является более тесная интеграция Юго-восточной Европы в рынок ЕС за счет повышения эффективности, привлекательности и конкурентоспособности региональной транспортной системы и, таким образом, организации интегрированной сети в регионе Адриатика-Дунай.

CN APM SA внедряет «интегрированную систему управления», включающую в себя системы управления, которые сертифицированы согласно международным стандартам ISO 9001:2008; SR OHSAS 18001:2008; ISO 14001:2005. Порт прошел сертификацию на соответствие ISPS¹⁰⁰. Портовые ворота и подъезд к порту были полностью реконструированы, оснащены сканерами и защищены другими мерами безопасности, усиленными в 2012-2013 годах.

CN APM SA является членом ранее упоминавшийся ESPO, однако Констанца пока не входит в состав сети EcoPorts. Национальный институт морской геологии и гео-экологии GeoEcoMar выступил в роли партнера Румынии в ранее упоминавшийся природоохранном проекте ECOPORT8 Программы SEE. GeoEcoMar – это научно-исследовательский институт, учрежденный в 1993 году при министерстве образования и исследований. GeoEcoMar осуществляет исследования в сфере морской и речной окружающей среды и гео-экологии, касающиеся экосистем геосистем русла Дуная, дельты Дуная, прибрежной зоны и Черного моря. GeoEcoMar совместно с Морским ведомством Румынии выступили партнерами в последующем проекте TEN ECOPORT.

⁹⁹ Вместе с Торгово-промышленной, судоходной и сельскохозяйственной палатой Констанцы и национальным ж/д грузовым перевозчиком CFR Marfa S.A.

¹⁰⁰ За соответствие требованиям кодексов ISPS и ISM в действительности отвечает Морское ведомство Румынии – специализированный орган министерства транспорта, ведающий вопросами безопасности морской и речной навигации.



Несмотря на сокращающиеся объемы грузов на фоне ухудшения экономической ситуации в Румынии, Констанца является крупнейшим портом Румынии, а также крупнейшим портом ЕС на Черном море, четвертым крупнейшим портом Европы и крупнейшим черноморским портом.

Он расположен в 179 морских милях от Босфорского пролива. Порт занимает территорию в 3926 га, из которых 1313 га приходится на сушу и 2613 га на воду.

Ежегодный объем обрабатываемых в Порту Констанцы грузов достигает 100 млн т. Общая длина 156 причалов порта составляет 29,83 км, а их глубина варьируется от 8 до 19 м, что позволяет порту принимать танкеры общим дедвейтом до 165 000 тонн и балкеры общим дедвейтом до 220 000 тонн. Практически любые суда и грузы могут обрабатываться в нескольких эксплуатируемых частниками терминалах Порты Констанцы, в том числе ж/д паромы и ролкерные суда.

Расположенный в Агигее паромный терминал оборудован колеей европейского типа протяженностью 5250 м, позволяющей принимать ж/д вагоны и производить подготовку/погрузку/разгрузку составов. С 1995 по 2009 годы компания CFR Marfa, подразделение грузоперевозок Румынских железных дорог, обслуживает большое число магистральных маршрутов с помощью двух своих ролкерных ж/д паромов – «Mangalia» и «Eforie» (построенных соответственно в 1988 и 1991 годах, вместимостью от 85 до 100 вагонов или 80 TIR-грузовиков) между Портом Констанцы и Поти/Батуми (Грузия) и Дериндже и другими турецкими портами.

Однако ряд технических трудностей (обязательства по перевалке грузов из румынских в грузинские вагоны на борту судна в Поти/Батуми и вызванных этим долгим простоем в порту и высокими затратами, невозможность повторного наполнения цистерн, используемых для транспортировки нефти из Азербайджана в Румынию, переработанными/светлыми нефтепродуктами для их перевозки в обратном направлении на Кавказ), жесткая конкуренция со стороны сухопутных перевозок в Турцию и, наконец, рыночный коллапс привели к остановке операций. В настоящее время суда поставлены на прикол.

Констанца является типичным портом, использующим модель «порт-собственник». Все грузоперевалочные терминалы эксплуатируются на условии концессии, в том числе и 4 контейнерных терминала, крупнейший из которых (который также является крупнейшим черноморским терминалом), Южный контейнерный терминал Констанцы (CSCT), был построен и эксплуатируется в рамках долгосрочного договора концессии с крупнейшим оператором контейнерных терминалов DP World¹⁰¹.

Пик грузооборота в Констанце пришелся на 1988 год, когда он составил 62 342 000 т, и практически повторился в 2008 г. (61,8 млн т) в ходе небывалого докризисного роста.

¹⁰¹ Крупнейшие мировые операторы контейнерных терминалов в 2011 г. (источник: Drewry Maritime Research)

Оператор	TEU, млн	доля в мировом грузообороте
1 PSA International	47,6	8,1%
2 Hutchison Port Holdings	43,4	7,4%
3 DP World	33,1	5,6%
4 APM Terminals	32,0	5,4%
5 COSCO Group	15,4	2,6%
6 Terminal Investment Limited (TIL)	12,1	2,1%
7 China Shipping Terminal Development	7,8	1,3%
8 Evergreen	6,9	1,2%
9 Eurogate	6,6	1,1%
10 HHLA	6,4	1,1%



Объемы обрабатываемых грузов сократились до 42 млн т в 2009 г. и с тех пор незначительно увеличились.

Грузооборот речного транспорта, на который приходилось около 20% в общем грузообороте, существенно сократился в 2011 г., когда задержка в проведении дноуглубительных работ препятствовала навигации с августа по декабрь. Однако в 2012 г. этот показатель вернулся на докризисный уровень.

Таблица 15: Грузооборот Порта Констанцы (тонны)

Год	Морские суда	Речные суда	Суммарно
2000			33 104 300
2001			33 800 500
2002			40 523 900
2003			43 245 400
2004			50 433 300
2005			60 632 000
2006			57 138 000
2007	47 014 528	10 768 787	57 783 315
2008	50 452 587	11 385 192	61 837 779
2009	34 149 949	7 864 229	42 014 178
2010	36 975 597	10 588 282	47 563 879
2011	37 224 600	8 747 400	45 972 095
2012	38 854 222	11 730 440	50 584 662

Иллюстрация 32: Канал Дунай-Черное море в Констанце



Порт является узловым для контейнерных фидерных маршрутов, обслуживаемых с 2010 г. компанией Tavría Line, судоходной компанией, принадлежащей «Акварель» –



подразделению логистики торгово-производственной корпорации «Алеф», Днепропетровск, Украина.

Эти регулярные маршруты, связующие Констанцу с Днепропетровском по Черному морю и Днепру, обслуживаются судами типа СТК река-море номинальной грузоместимостью 112 TEU. В 2011 году объем грузооборота достиг 5900 TEU.

Иллюстрация 33: Теплоход «Alkor» компании Tavria Line на маршруте Констанца-Днепропетровск



Объем перевозки ролкерных грузов (по большей части приходящийся на новые ТС, транспортируемые все более и более крупными автомобилевозами¹⁰²¹⁰³) демонстрирует стабильный рост с 2000 г., увеличившийся с 4 заходов в порт в год до 81 захода в 2010 году.

В ноябре 2001 г. турецкая судоходная компания U.N. Ro-Ro¹⁰⁴ открыла маршрут Пендик (Стамбул)-Констанца, предусматривающий три рейса в неделю в обоих направлениях и

¹⁰² Импорт в Румынию пассажирских и коммерческих автомобилей разных производителей, экспорт автомобилей Dacia и Ford, изготовленных в Румынии и транзит автомобилей на Украину и в Россию.

¹⁰³ Оператор Romcargo Maritim получает в настоящее время автомобилевозы типа РСС вместимостью до 6000 легковых автомобилей.

¹⁰⁴ Компания U.N. Ro-Ro была учреждена турецкими автоперевозчиками в 1994 году, когда войны и политическая нестабильность на Балканах привели к росту времени и рисков доставки через Центральную Европу, что вынудило их искать альтернативный маршрут. Сегодня U.N. Ro-Ro является одной из ведущих мировых компаний в сфере ролкерных перевозок, осуществляющих доставку грузов из многих портов Мраморного моря и турецких средиземноморских портов в Италию (Триест) и Францию (Тулон). Компания предлагает комплексное обслуживание субъектам международной отрасли автомобильных перевозок, помимо чисто морских перевозок, согласовывая и фиксируя тарифы на портовые операции, организовывая перелеты водителей грузовиков в/из Люблян (на Триест) и Марселя (на Тулон) в/из Стамбула, что позволяет им избежать задержек на плавание и обеспечивая им оптимальное использование преимуществ организации автомобильных грузоперевозок в Европе.

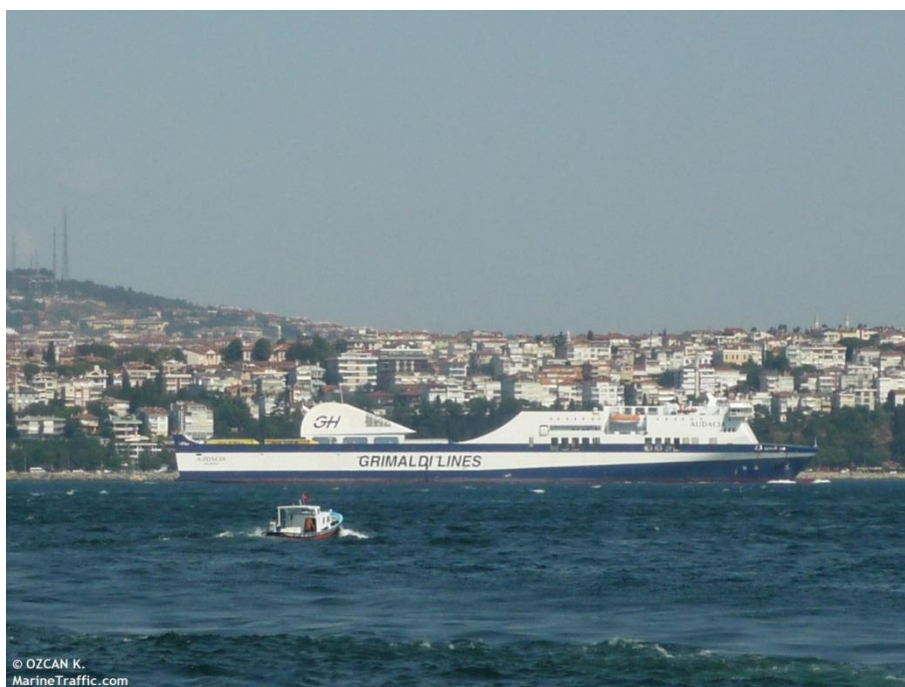
Компания также принимает активное участие в переговорах между компетентными органами Турции и зарубежных стран по вопросам разнообразных разрешений для автоперевозчиков и связанных с ними вопросов, а также, по возможности, по вопросу организации Ро-Ла сообщения через транзитные европейские страны (например, Австрию и Румынию), стремясь устранить проблему получения разрешения на транзит.

Компания U.N. Ro-Ro сумела продемонстрировать всей отрасли автомобильных перевозок, что, помимо лучшей безопасности грузов, грузовиков и водителей, а также снижения количества ДТП, значительным

обслуживаемый зафрахтованным ролкерно-пассажирским судном¹⁰⁵ 2007 года постройки вместимостью 2500 линейных метров (160 трейлеров) и скоростью в 24 узла.

Грузовики, транспортирующие овощи и фрукты из южной части Турции в Румынию, должны обеспечивать основной грузопоток с октября по апрель, после чего начинаются поставки румынской сельхозпродукции. Кроме того, маршрут должен привлечь значительную часть сотен грузовиков, которые ежедневно перевозят через Болгарию и Румынию текстиль, обувь, овощи и фрукты, химикаты и прочую продукцию в страны Центральной и Северной Европы.

Иллюстрация 34: Компания U.N. Ролкерное судно «Audacia» на маршруте Пендик-Констанца



Впрочем, в сентябре 2012 года компания U.N. Ro-Ro приостановила обслуживание маршрута без объяснения причин. По мнению инсайдеров, этот сервис никогда не мог быть успешным по следующим причинам:

- поступающие из Турции грузы предназначены, главным образом, для региона Бухареста и прилегающих областей, и турецкие водители, которые, по имеющейся информации, не соблюдают никаких норм в отношении необходимых перерывов, проходят соответствующий маршрут приблизительно за 14 часов при стоимости перевозки 900 евро;
- дорожная сеть в Болгарии была значительно усовершенствована, в результате чего на пересечение территории этой страны затрачивается меньше времени, чем

преимуществом ролкерных перевозок в сравнении с сухопутными автоперевозками также являются меньшие амортизационные расходы на грузовики. Как показали расчеты компании, шестилетний пробег грузовика, совершающего самостоятельно поездки из Турции в Германию, составляет порядка 550 тыс. км, тогда как при ролкерных перевозках пробег составляет всего 200 тыс. км.

¹⁰⁵ Компания U.N. Ro-Ro предпочла этот, более дорогостоящий тип судна с тем, чтобы воспользоваться приоритетом, который имеют пассажирские суда при проходе через Босфор.



раньше, и болгарские власти, судя по всему, демонстрируют теперь более гибкую позицию по отношению к транзитным грузовикам;

- паром проходил 200 морских миль из Стамбула за 12 часов. С учетом прохождения таможенных и других формальностей, а также задержек как в порту отправления, так и в Констанце водитель тратил в общей сложности 24 часа для достижения пункта назначения. Кроме того, общая стоимость перевозки была выше, если сложить 1000 евро за паромную перевозку и 150 евро за автомобильную перевозку из Констанцы в Бухарест;
- «бонус», который планировала предлагать U.N. Ro-Ro, предусматривал бесплатное разрешение на проезд по автомобильным дорогам для водителей, использующих ее сервис. Компания направила соответствующий запрос (при поддержке турецкого правительства), но разрешение не было получено по двум причинам: во-первых, чиновники Минтранса Румынии посчитали (впрочем, справедливо), что было бы неправильно предлагать такое конкурентное преимущество одному оператору. Во-вторых, они поняли, что эта сделка нанесла бы ущерб автотранспортной отрасли страны, поскольку ежегодно всего лишь 300 румынских грузовиков совершают рейсы в Турцию, в то время как в Румынию направляются свыше 3000 турецких грузовиков;
- препятствия, создаваемые (не намеренно) румынской таможней были последним фактором уничтожения этого не долго просуществовавшего проекта морской магистрали.

Нет объективных оснований полагать, что два поставленных на прикол и находящихся в плохом состоянии железнодорожных паромов CFR Marfa (последние два линейных судна под румынским флагом) могут быть снова задействованы в перевозках на Черном море (или в аналогичном сервисе), поскольку стоимость их ремонта и адаптации к требованиям современной торговли (по разным оценкам, в диапазоне от 3,5 до 13 млн долларов США) будет превышать стоимость их утилизации.

Как уже упоминалось выше, «Укрферри» и NaviBulgar планируют организовать регулярное ролкерное сообщение между Констанцей и грузинскими портами.

В то время как объемы перевозки контейнеров (-50%), валового угля и кокса (-50%), руд черных и цветных металлов (-60%), цемента (-58%), сырой нефти и нефтепродуктов (-31%) значительно сократились с 2008 года, объем перевозки зерна (и другой сельскохозяйственной продукции, таких как зерновые и растительное масло) остался на прежнем уровне, занимая ныне первое место среди обрабатываемых в Констанце грузов, за которыми следуют генеральные грузы и нефть.



Таблица 16: Объем перевозки зерна Портом Констанцы (млн т)

Год		Год	
2000	1,0124		
2001	2,7842	2007	4,2589
2002	4,6589	2008	6,6704
2003	3,7442	2009	10,4187
2004	3,8838	2010	12,062
2005	6,01	2011	9,5346
2006	7,1716	2012	12,6283

Таблица 17: Объем перевозки контейнеров Портом Констанцы (TEU)

Год	
2000	105 981
2001	118 645
2002	136 272
2003	206 449
2004	386 282
2005	776 594
2006	1 037 068
2007	1 411 414
2008	1 380 935
2009	594 303
2010	556 694
2011	662 796
2012	684 059

Столь значительное падение объема в период 2008-2009 годов требует разъяснений: с точки зрения порта перевалка контейнера является двумя отдельными операциями. Соответственно, контейнеры дважды учитываются в статистике порта – один раз при разгрузке и второй раз при погрузке. Таким образом, любое падение объемов этого грузопотока в большей степени отражается на общей статистике порта.

Причиной значительного спада объема контейнерных перевозок стало отчасти значительное сокращение экономики Румынии и отчасти открытие новых контейнерных терминалов в других черноморских портах (Одесса, Ильичевск. Новороссийск).

Многие контейнерные судоходные компании перенаправили свои суда на другие направления, отказавшись от перевалочных услуг Порта Констанцы.

Кроме того, Порт Констанцы утратил свои лидирующие позиции в качестве черноморского перевалочного узла контейнеров, поскольку украинские операторы контейнерных терминалов, столкнувшись с падением объемов контейнерных перевозок и стремясь их компенсировать, предприняли различные меры по переводу всех подходящих экспортных грузов на контейнерные перевозки.

Такая политика оказалась успешной, поскольку, помимо зерна, такие грузы, как древесина, ферросплавы и даже чугун в чушках теперь отгружается из Одессы и



Ильичевска в контейнерах. Существенное улучшение торгового баланса способствовало росту привлекательности украинских портов для судоходных компаний.

Отличительной особенностью контейнерного трафика в Констанце (характерной также для болгарских и украинских портов) является ее ограниченный географический охват. Подавляющее большинство импортных контейнерных грузов - из любого пункта отправки - предназначено для Румынии. В частности, контейнеры, направляющиеся с Дальнего Востока в Сербию и Венгрию, доставляются в порты Адриатики (Риека, Триест и, прежде всего, Копер) прямыми океанскими рейсами. Такая высокая зависимость от внутреннего рынка, очевидно, представляет собой слабое место порта. Ситуация с экспортом может выглядеть несколько лучше¹⁰⁶, поскольку соседние страны перевозят по Дунаю значительные объемы навалочных грузов (в основном зерновых), которые частично загружаются в контейнеры в Констанце.

Констанца также участвует в незначительном торговом обмене между странами Центральной и Восточной Европы и Кавказом через Черное море. Однако, как и другие западные черноморские порты, этот порт не обслуживает грузовые потоки в грузинские порты из Западной и Центральной Европы и в обратном направлении: грузы - будь то в контейнерах или навалом - транспортируются судами, которые идут напрямую, либо через Средиземное море или турецкие хабы в / из северных или южных портов ЕС¹⁰⁷.

Таким образом, международная транзитная функция порта весьма лимитирована и по-прежнему отделена световыми годами от заявленной цели превращения Констанцы в Роттердам на берегу Черного моря.

Такое отсутствие привлекательности и конкурентоспособности очевидно, больше связано с ненадежностью сообщения с внутренними районами, чем с инфраструктурой и объектами порта. Тем не менее, есть простор для усовершенствования и в области процедур: в Констанце не работают ни система информационного обслуживания порта, ни «единое окно».

Объем контейнерного грузооборота по Дунаю в/из Констанцы до недавнего времени колебался у отметки в 10 тыс. TEU в год¹⁰⁸. Показатель обнадеживающий, однако недостаточный в сравнении с суммарным годовым грузооборотом контейнеров в Порту Констанцы, демонстрирующим растущую привлекательность речного транспорта в сравнении с автомобильным и железнодорожным видами транспорта, которые сталкиваются с дополнительными/новыми регуляторными требованиями, а также проблемами экологического и финансового характера.

К сожалению, плохие навигационные условия на Среднем Дунае (вверх по течению от Чернавода) во второй половине 2011 года, затем в 2012 году и снова в течение первой половины 2013 года истощили терпение перевозчиков: после рекордного объема перевозок в 2011 году в размере 14 160 TEU этот показатель упал до 6 361 TEU в 2012 году и едва достиг 515 TEU за первые восемь месяцев 2013 года.

Справедливости ради следует отметить, что в 2012 году значительный объем контейнерных грузов транспортировался по Дунаю между молдавским портом

¹⁰⁶ Статистические данные отсутствуют.

¹⁰⁷ Например, сравнительное исследование, проведенное DHL Georgia в апреле 2013 года для проекта доставки 10000 тонн груза из Поти в Чехию, показало, что затраты на доставку от двери до двери через Роттердам были намного ниже, чем через любой западный черноморский порт.

¹⁰⁸ 2007: 9927, 2008: 11 555, 2009: 11 721, 2010: 10 012



Джурджулешты и Констанцей. Тяжелые судоходные условия на Нижнем Дунае (правда, несопоставимые с теми, что наблюдаются на Среднем и Верхнем Дунае) и, прежде всего, постоянно создаваемые трудности со стороны румынской таможни вынудили МСПД окончательно отказаться от речного маршрута и сосредоточиться на прямой и более быстрой морской транспортировке через Сулинский канал, а затем по Черному морю в Констанцу.

При этом смены вида транспорта не происходит: грузоперевозки осуществляются по-прежнему по воде. Тем не менее, это означает упущенные возможности интеграции других дунайских портов Румынии, расположенных на этом маршруте, и, в частности, основных промышленных центров Галац и Брэила, в схему цепи поставок, что позволило бы им преодолеть географическую изоляцию.

Иллюстрация 35: Буксир компании BRP с двумя баржами по 40 TEU на маршруте из Констанцы в Белград



Источник: BRP

Констанце не хватает полноценного центра логистики в порту или поблизости от него. Там существует Свободная экономическая зона, дела у которой, как сообщается, обстоят не вполне благополучно вследствие того, что румынское законодательство, регулирующее деятельность СЭЗ, неоднократно менялось в последние годы, что всякий раз было связано с урезанием льгот для операторов. Портовое сообщество признает потребность в полноценном центре логистики, в особенности принимая во внимание стремление порта стать восточными воротами Европы для ее торговли с Азией. Данная ситуация предположительно изменится, и Бухарест утратит свое монопольное положение в сфере логистики, когда будет завершено строительство автомагистрали между столицей и Констанцей (последний 4-х полосный участок между Чернаводэ и Меджидией был введен в эксплуатацию в ноябре 2012 г.).

Однако вопрос участия частного сектора (включая порты и операторов терминалов) в предприятии по оказанию логистических услуг, в том числе участия финансового остается в Румынии открытым. Интермодальная транспортная стратегия до 2020 г., обнародованная министерством транспорта и инфраструктуры в мае 2011 г., преимущественно основывается на государственном планировании, государственном финансировании (главным образом, за счет средств ЕС), регуляторной политике, предусмотренной ею стимулах и льготах, а также государственным управлением и мониторинге со стороны Министерства транспорта и инфраструктуры. Стратегия, которая



была лишь частично реализована после ее опубликования¹⁰⁹, в настоящее время рассматривается в качестве части Генерального плана развития транспорта Румынии, который должен быть опубликован весной 2014 года, несмотря на то, что его содержание по-прежнему (по состоянию на сентябрь 2013 года) все еще находится в стадии обсуждения. В то же время ключевым фактором в определении этого Генерального плана является, судя по всему, политический контекст. Складывается впечатление, что экономические условия и осуществимость проектов считаются менее актуальными, чем два основных приоритета: во-первых, приватизация CFR Marfa¹¹⁰ (условие, выдвинутое МВФ для оказания поддержки стране, острая политическая и очень чувствительная социально-экономическая тема и, в связи с этим, тонкий и сложный процесс)¹¹¹. Во-вторых, необходимость получения политической поддержки на муниципальном и региональном уровнях для общеполитического курса, охватывающего гораздо более широкие сферы, чем только логистические и / или транспортные вопросы. Однако такое сочетание, вполне объяснимое при данных обстоятельствах, не может дать эффективных результатов и не оставляет достаточного простора для целенаправленного привлечения частного сектора.

Рассматриваются возможности для государственно-частного партнерства, но, судя по всему, на завершающем этапе уже решенных и предпринятых правительством в одностороннем порядке мер посредством учреждения государственных компаний (в первую очередь CFR Marfa). Вместе с тем министерство транспорта и инфраструктуры создавало необходимость внедрения рыночноориентированного подхода и искало возможности по установлению тесных связей с частными операторами транспортного сектора и получению от них рекомендаций. В этой связи в декабре 2006 г. оно учредила Румынскую интермодальную ассоциацию (RIA), которая функционировала в качестве консультационного органа министерства.

В состав RIA входят преимущественно государственные организации и ведомства, такие как Администрация морских портов (обеспечивающая кадровые потребности в персонале и руководстве ассоциации), Администрация судоходных каналов, Морское ведомство Румынии, Румынский центр профессиональной подготовки судоходной отрасли (Ceronav), несколько частных компаний (DP World, Nord Marine Shipping). Все они базируются в Констанце, как и RIA, и администрация Свободной экономической зоны Джурджу.

Попытки привлечения представителей частного сектора пока что были не особо успешными, возможно, по причине того, что не был сделан достаточный акцент на привлечении поставщиков логистических услуг и перевозчиков (включая судоходные компании) с тем, чтобы представительский состав ассоциации был в большей степени репрезентативным.

¹⁰⁹ Главным достижением представляется передача некоторых терминалов от CFR Marfa (грузовое подразделение национальной железнодорожной компании) к CFR Infrastructure, с заявленной целью их модернизации и изменения нынешней концессионной системы для обеспечения более открытой конкуренции между пользователями. С другой стороны, это позволяет удалить задолженность в размере 28 млн евро из бухгалтерской отчетности приватизируемой CFR Marfa, чтобы повысить ее привлекательность для инвесторов.

¹¹⁰ Сумма убытков составила 22 млн евро в 2011 году при обороте 261 млн евро.

¹¹¹ Grup Feroviar Roman является главным конкурентом CFR Marfa. Совместная компания будет контролировать 70% румынского рынка железнодорожных грузовых перевозок, что, естественно, вызывает опасения по поводу конкуренции.



3.4 Турция

3.4.1 Порты и морская торговля

Имея выход к трем морям – Черному, Эгейскому и Средиземному, а также полностью окружая Мраморное море, Турция имеет самую протяженную береговую линию среди стран ТРАСЕКА – 8140 км. Страна также имеет наиболее развитые порты и судоходные системы.

В прошлом все порты Турции частично эксплуатировались TCDD, турецкой государственной железнодорожной компанией (главные порты, имеющие ж/д сообщение с национальной сетью) и TDI, Морской администрацией Турции.

Однако в середине 1980-х годов на повестке дня турецкой экономической политики оказалась приватизация. Политические деятели того времени, пребывавшие под впечатлением от политики Маргарет Тэтчер, видели в приватизации возможность либерализации экономики и повышения ее эффективности в целом, снижения государственных расходов и государственной задолженности, трансформации широкого ряда монополистических государственных коммерческих предприятий, которые представлялись неэффективными государственными компаниями, генерирующими убытки, а также уменьшения экономической роли государства, развития национального рынка капитала и увеличения числа собственников среди частных лиц.

В 1997 году эксплуатируемые TDI порты в Текирдаге на Мраморном море, в Хопе, Гиресуне, Орду, Синопе и Ризе на Черном море, в 1998 году порт в Анталии, в 2000 году порты в соседних Аланье и Мармарисе на средиземноморском побережье и в 2003 году порты в Чешме, Кушадасы и Дикили в районе Измира и Трабзона на Черном море были приватизированы по схеме «порт-собственник» путем передачи права эксплуатации частному сектору на период в 30 лет, а права собственности на балансовые активы, такие как машины и оборудование, транспортные средства и т. п. путем их продажи. Среди этих портов крупнейшими являются порты Трабзона, Анталии и Текирдага, тогда как порты Аланьи, Мармариса, Чешме и Синопа не имеют оборудования для перевалки контейнерных грузов¹¹². Некоторые из этих портов сегодня имеют большое значение для туристического сектора.

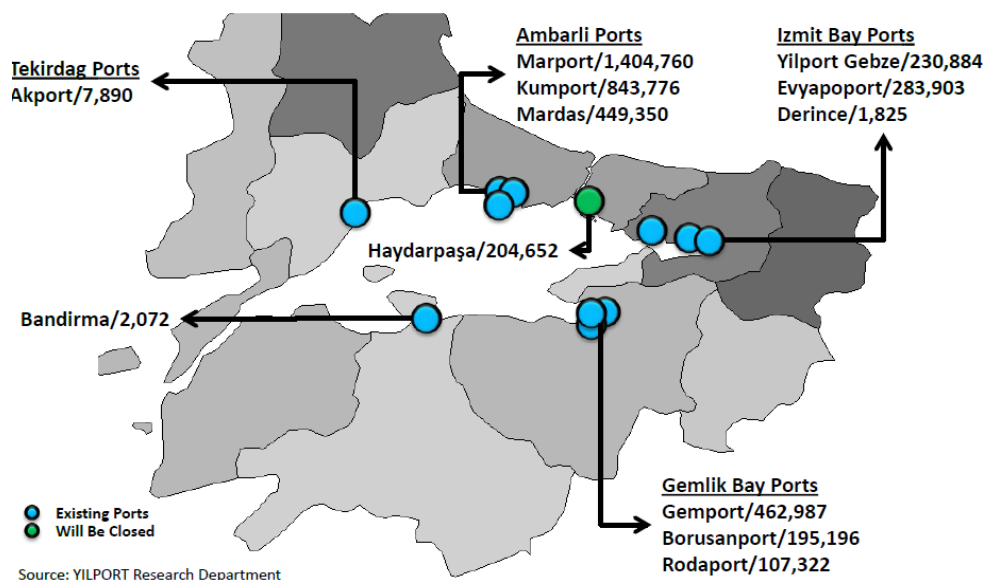
30 декабря 2004 г. Высший совет по приватизации принял решение о включении в план приватизации 6 (из 7)¹¹³ портов TCDD, имеющих ж/д сообщение (Измир на Эгейском море, Мерсин и Искендерун на Средиземном море, Дериндже и Бандырма на Мраморном море и Самсун на Черном море).

¹¹² Вместе с тем Чешме является одним из главных ролкерных портов Турции.

¹¹³ Порт Хайдарпаша (в азиатской части Стамбула) не был включен в программу приватизации, поскольку фигурировал в проекте туристического комплекса.



Иллюстрация 37: Объем перевозки контейнеров портами Мраморного моря в 2011 г. (TEU)



В этом регионе (Текирдаг, Измитский залив, Залив Гемлик) частными компаниями запланировано или ведется строительство не менее 4 новых терминалов общей пропускной способностью 1,4 млн TEU.

Таблица 18 Объем перевозки контейнеров турецкими портами (TEU)

Год	
2005	3 301 140
2006	3 822 727
2007	4 708 160
2008	5 191 747
2009	4 153 846
2010	5 865 785
2011	6 613 035 ¹¹⁶

В настоящее время совокупная пропускная способность турецких портов составляет 12,3 млн TEU (7 млн на Мраморном море, 3,2 млн - на Средиземном, 1,6 млн - на Эгейском побережье, и 0,5 млн на Черном море). Однако в 2012 году они обработали 7,2 млн TEU, что означает, что их пропускная способность была задействована менее чем на 60%.

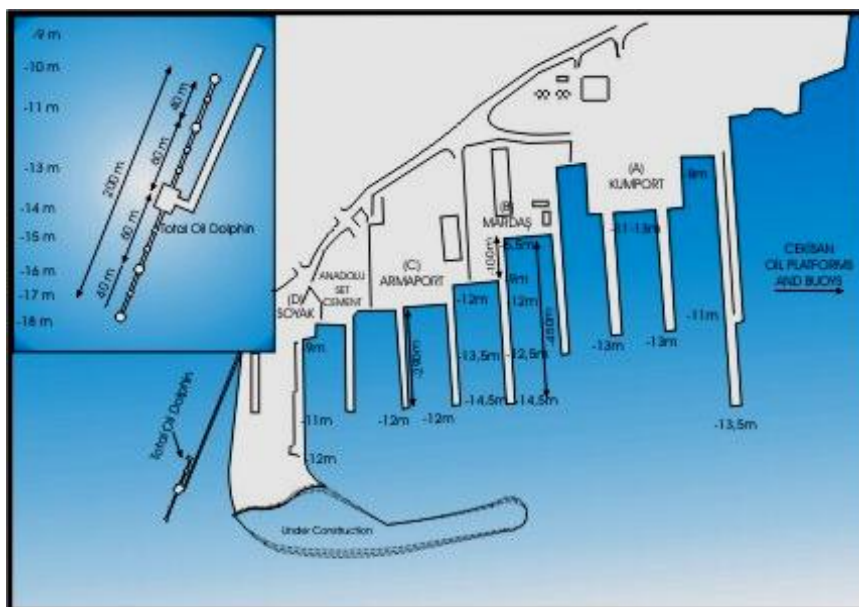
Если все текущие планы и проекты строительства новых контейнерных терминалов и расширению уже имеющихся будут реализованы, общая пропускная способность турецких государственных портов увеличится до 19,6 млн TEU, а частных портов - до 10,2 млн TEU. Однако экономическая целесообразность некоторых из этих планов остается

¹¹⁶ Из которых 231 164 TEU перевозились в/из черноморских стран TRACECA и распределились следующим образом:
Болгария 45 240 TEU
Румыния 67 034 TEU
Украина 59 342 TEU
Грузия 59 548 TEU

под большим вопросом. Тем не менее, по оценкам банков, на реализацию портовых проектов в Турции предполагается выделить 7 млрд долларов США.

На сегодняшний день в Турции функционирует 161 частный порт, пристань и причал, способные принимать суда вместимостью свыше 500 БРТ, обслуживающие международные и каботажные морские перевозки грузов, при этом общее число портов в стране составляет 181.

Иллюстрация 38: Общий план Амбарли, крупнейшего контейнерного порта Турции



Источник: Cerrahogullari T.A.S.

3.4.2 Транспортные связи с другими странами ТРАСЕКА

Турция является основным торговым партнером всех других стран ТРАСЕКА, поэтому она создала разветвленную сеть морских и сухопутных транспортных связей со всеми этими странами.

Таблица 19: Объем зарубежной торговли Турции в 2012 г., млрд долл.

	Экспорт в	Импорт из	Суммарно
Азербайджан	2,584	0,34	3,360
Болгария	1,600	2,754	4,100
Грузия	1,000	0,314	1,314
Казахстан	0,938	3,000	3,938
Кыргызстан	0,181	0,052	0,233
Молдавия	0,209	0,244	0,453
Румыния	2,900	3,800	6,700
Таджикистан	0,172	0,324	0,496
Туркменистан	1,490	0,393	1,883
Украина	1,730	4,800	6,530
Узбекистан	0,355	0,939	1,294
Суммарно	13,559	14,602	28,161

3.4.2.1 Черное море

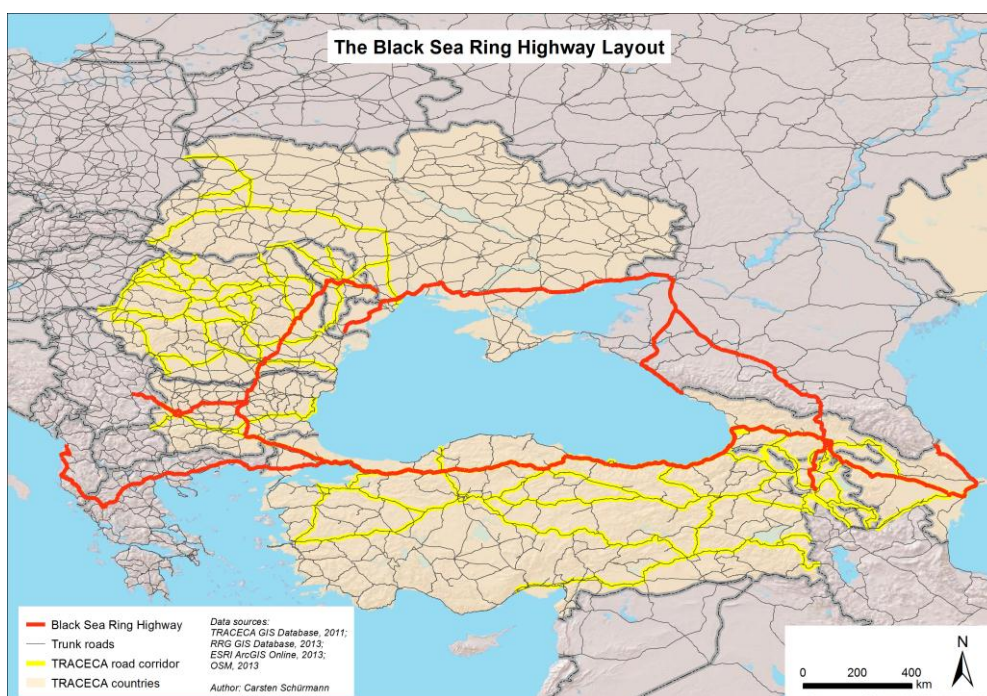
Все выходящие к морю страны имеют автодорожное сообщение с Турцией. Это сообщение будет улучшено с завершением текущего проекта кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря¹¹⁷ протяженностью 7140 км.

Сухопутные ж/д грузовые перевозки не осуществляются на востоке Турции вследствие отсутствия современной ж/д инфраструктуры и также практически не осуществляются на западе из-за различий в ширине колеи, что вынуждает выполнять перевалку грузов в Унгенах на границе Румынии и Молдавии. Более того, существует необходимость замены железнодорожных накладных с CIM на SMGS, о чем будет детально рассказано в следующем разделе «Каспийское море».

Тем временем в последние годы растут объемы перевозок морским транспортом, у которого нет необходимости пересекать множество границ, что сокращает время транзита и затраты.

Зарубежные трансокеанские перевозчики Maersk и MSC вместе с турецкими судоходными компаниями Arkas Group и Admiral Container Lines давно обслуживают еженедельные фидерные и каботажные¹¹⁸ маршруты между портами Мраморного моря и турецкими черноморскими портами (Трабзон, Самсун, Бартин) и всеми черноморскими портами стран ТРАСЕКА.

Иллюстрация 39: Схема кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря



¹¹⁷ Согласованный в апреле 2007 г. министрами иностранных дел стран-членов Организации черноморского экономического сотрудничества.

¹¹⁸ «Фидерные» – это маршруты по перевозке контейнерных грузов, транспортируемых трансокеанскими маршрутами (например, на Дальний Восток) в узловые порты, тогда как «каботажные» связаны с перевозкой контейнеров с/на местные рынки (в данном случае Турции).



Последние 20 лет такие турецкие операторы, как Karadeniz Ro-Ro, Cenk Group, Birlik Roro Isletmeleri и т.д. обслуживают ролкерные маршруты между Зонгулдаком, Севастополем и Евпаторией (Украина). С 2001 года функционирует ж/д паромная переправа между Ильичевском и Дериндже, обслуживаемая «Укрферри».

С 2011 года трижды в неделю выполняются рейсы по новому ролкерному маршруту между Стамбулом (Хайдарпаша) и Ильичевском, обслуживаемому финно-шведской компанией Stena SeaLine. В январе 2013 года компания попыталась расширить сервис, добавив второе судно и включив заходы в Дериндже, но, по-видимому, эта попытка потерпела неудачу.

Иллюстрация 40: Теплоход «Sea Partner»¹¹⁹ компании Stena SeaLine в Босфорском проливе



Источник: Stena SeaLine

Ранее упоминавшийся маршрут компании U.N. Ro-Ro Пендик-Констанца также был запущен в 2011 г. и приостановлен в 2012.

В 2012 г. быстрорастущая российская компания «АнРуссТранс»¹²⁰ открыла дополнительный ролкерный маршрут между Зонгулдаком и Скадовском, а в марте 2013 г. еще один между Зонгулдаком и Севастополем.

В том же году украинская речная судоходная компания «Укрречфлот» организовала прямой рейс между Стамбулом и Днепрпетровском по Днепру, но его пришлось отменить из-за серьезных административных проблем на украинском пункте пропуска в Херсоне.

В то же время «Укрферри» начала осуществлять раз в две недели железнодорожно-паромное сообщение Дериндже-Поти.

¹¹⁹ Грузовместимость 130 TIR-грузовиков / 166 водителей/пассажиров, все удобства для пассажиров, скорость 16,5 узлов.

¹²⁰ «АнРуссТранс» является собственником и оператором флота ж/д паромов ролкерных пассажирских судов, курсирующих в Балтийском, Черном, Средиземном и Красном морях. В составе ее флота также 2 СПГ танкера, курсирующих в Каспийском море, судно «река-море» дедвейтом 6500 тонн и 5 буксиров, обслуживающих Керченский пролив (Азовское море) и черноморские российские порты.

Наконец, после подписания в 2011 г. соответствующих соглашений между Украиной и Турцией, операторы ж/д паромов рассматривают возможность организации регулярной ж/д паромной переправы между Ильичевском и Портом Самсуна на черноморском побережье, который, как Дериндже, оборудован ж/д рампой с колеей шириной 1520 мм, допускающей выгрузку вагонов на берег.

С 2005 года Турция имеет аналогичный договор с Россией по поводу организации ж/д паромной переправы между Самсуном и Портом Кавказ, который функционирует на экспериментальной основе с декабря 2010 г. С окончанием строительства остро требовавшейся станции смены колес при участии РЖД, маршрут был официально введен в эксплуатацию 19 февраля 2013 г.

Иллюстрация 41: Теплоход «Михаил Черевко»¹²¹ компании «Укрречфлот» при проходе нового шлюза глубиной 30 м на ДнепроГЭС, Запорожье



3.4.2.2 Каспийское море

Железнодорожное сообщение Турции со странами Центральной Азии осуществляется через территорию Ирана. Первым препятствием для него является отсутствие ж/д ветки вокруг озера Ван в восточной части Малой Азии. Когда была построена ж/д ветка до озера Ван и Ирана, показалось проще и дешевле преодолевать озеро длиной 120 км¹²² и шириной 80 км по паромной переправе, чем прокладывать колею в обход озера в гористой местности (средняя высота над уровнем моря составляет 1690 м) в отсутствие удобных проходов.

Вагоны грузятся на два специально спроектированных, но небольших и обветшалых парома, вместимостью 16 вагонов. Как сообщается, задержки являются обычным делом и могут быть продолжительными. В настоящее время ведется строительство новых паромов, способных перевозить 50 вагонов со скоростью 14 узлов. Их ввод в эксплуатацию ожидается в 2013 году.

¹²¹ Судно типа «Десна» класса «река-море» номинальной вместимостью 190 TEU.

¹²² Фактическая длина переправы между западным причалом города Татван и восточным причалом города Ван составляет 96 км. Переправа занимает около 5 часов.

Но даже если новые суда окажутся более эффективными и продолжится реализация масштабных мер TCDD по модернизации и расширению ж/д сети и операций компании, оставшаяся часть ж/д инфраструктуры восточной части Турции является столь недоразвитой¹²³, что представляется весьма туманной перспектива того, что ж/д грузоперевозки через Малую Азию станут привлекательным маршрутом в течение ближайших 10 лет (кстати сказать, это же замечание справедливо в отношении текущего проекта Баку-Тбилиси-Карс).

Иллюстрация 42: Сеть железных дорог Турции



Затем, вследствие разницы в ширине ж/д колеи, требуется перевалка грузов или замена колесных тележек в городе Серахс на границе Ирана и Туркменистана. Как сообщается, грузы, следующие в/из Казахстана, Узбекистана и далее подлежат повторной перевалке на пропускных пограничных пунктах с Туркменистаном, поскольку, несмотря на существующие договоренности об обмене подвижным составом в рамках ОСЖД, ни одна из стран организации не желает предоставлять свой подвижной состав соседям (в особенности контейнерные платформы, на которые существует высокий спрос).

Наконец, не менее важно, что Турция является единственной из этих стран членом ОТИФ, и ее таможенная служба признает только железнодорожные накладные формата СИМ (также используемые в Иране¹²⁴), тогда как Туркменистан (и другие центральноазиатские страны) используют форму SMGS, утвержденную ОСЖД, что предусматривает затратную по времени и финансам процедуру замены железнодорожной накладной на ирано-туркменской границе.

Это может объяснить причину непопулярности по сей день организованного в 2002 году маршрута блок-поезда между Хайдарпаша и Алма-Атой и другими центральноазиатскими странами, а также то, почему автодорожные перевозки остаются наиболее востребованными на этом маршруте, который фактически состоит из трех транспортных коридоров.

¹²³ Ж/д участок протяженностью 560 км от города Элязыг до города Ван и далее до иранской границы является однопутным, неэлектрифицированным и не оснащенным семафорами. Участок в 495 км Эрзинджан-Карс, находящийся в таком же состоянии, подлежит модернизации в период с 2016 по 2023 годы.

¹²⁴ Иран является членом обеих организаций – ОТИФ и ОСЖД.



Таблица 20: Количество зарубежных рейсов турецких грузовиков за пределы Каспия

Страны/годы								Изменение
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011/2005
Казахстан	4 789	6 548	9 490	5 814	3 936	5 161	5 371	12,15%
Узбекистан	3 028	2 899	4 381	4 537	3 973	4 013	4 769	57,50%
Кыргызстан	1 045	1 100	1 639	1 973	1 637	1 089	1 496	43,16%
Таджикистан	811	991	2 017	2 749	2 325	2 278	2 110	160,17%
Туркменистан	4 884	5 690	7 002	11 752	21 542	24 947	27 995	473,20%
Афганистан	2 264	1 364	1 762	1 580	2 715	3 175	3 484	53,89%
Пакистан	100	306	47	7	163	436	259	159,00%
Суммарно	16 921	18 898	26 338	28 412	36 291	41 099	45 484	168,80%

Источник: UND

Турецкие грузовики могут попасть в страны Центральной Азии по одному из следующих маршрутов:

- ролкерный маршрут из Зонгулдака в порт Кавказ или из Самсуна в Новороссийск и оттуда по территории России до российско-казахской границы,
- по коридору ТРАСЕКА через Грузию и Азербайджан, затем на пароме из Баку в Актау или Туркменбаши
- по территории Ирана в Туркменистана.

Впрочем, что касается альтернативных маршрутов, езда по российским или иранским автодорогам далеко не беспроблемна.

«Ворота» в Россию через Новороссийск:

- Таможенные процедуры в Новороссийске включают систематические проверки рентгеновским оборудованием. Грузовики, следующие транзитом в пункты назначения за пределами России, тоже проверяются (продолжавшиеся в течение года и до сих пор не оконченные споры между Россией и Турцией в отношении разрешений, а также вопросы контрабанды наркотиков из стран Ближнего Востока в турецких грузовиках, судя по всему, делают их предпочтительной мишенью для проверок),
- После завершения проверки, если все в порядке, таможенная служба выдает свидетельство об осмотре, при этом офицеры имеют возможность кражи груза во время проверки, что приводит к заявлениям о пропаже груза (в результате чего компании-перевозчики регулярно приглашают представителей страховых компаний поприисутствовать при разгрузке грузовиков в конечном пункте назначения),
- В качестве альтернативы не подвергшийся проверке грузовик направляется на парковку в специальной таможенной зоне вблизи офиса «единого окна», и действующие под прикрытием таможни банды грабят грузовик, в то время как водитель занят оформлением документов,



- Болезненный процесс внедрения правил Таможенного союза (ТС)¹²⁵ приводит к необходимости предоставления дополнительных документов, которые иногда не могут быть представлены (например, фитосанитарные сертификаты для пластиковых труб, не предназначенных для транспортировки пищевых жидких продуктов или жидкостей живого потребления),
- (Дополнительные) взятки позволяют избежать таких неудобств и сократить результирующие транзитные задержки в порту, которые могут составлять до семи дней,
- Автомобильным компаниям не остается другого выбора, кроме нелегальных платежей, чтобы обойти несогласованные нормы полезной нагрузки между Россией и странами Центральной Азии,
- Хорошая новость заключается в том, что в результате создания ТС был отменен таможенный контроль на российско-казахстанских пунктах пересечения границы. Это влечет за собой сокращение стимулирующих нелегальных платежей и времени ожидания по обе стороны границы на пограничных постах Троицк-Кайрак и Жана-Жол (Приложение IV).

В прошлом Россия неоднократно пыталась ограничить количество турецких грузовиков с тем, чтобы дать возможность российским перевозчикам занять место на этом рынке и нарастить их долю в сегменте сухопутных перевозок (в 1990-х годах на долю турецких перевозчиков приходилось около 30 тыс. рейсов в страны Центральной Азии через территорию России¹²⁶ или 97%).

В начале 2000-х годов Россия попыталась изменить эту ситуацию, предложив турецким экспортерам квоту из расчета один российский грузовик на каждые четыре турецких грузовика, что вынуждало турецких перевозчиков искать себе компании-партнеров в России. Такая система получила название «бонусной системы».

В 2009 году Россия решила снизить квоту для турецких грузовиков до 75%. В 2011 году квота была снижена до 70%, а в 2012 году до 65% турецких грузовиков при 35% у российских грузовиков.

Россия недавно приняла гораздо более жесткую позицию по этому вопросу: турецкие грузовики фактически были лишены возможности транзита в Казахстан в течение около 3-х месяцев весной-летом 2012 г. вследствие «продолжительных бюрократических процедур». По всей видимости, ситуация повторяется и в 2013 г.

Как сообщает UND, во избежание этой проблемы турецкие перевозчики начали пользоваться маршрутами через Грузию и Азербайджан в Центральную Азию, но это увеличило затраты в среднем на 3000 долл. за рейс.

Иранская автомагистраль из Турции в Туркменистан протяженностью 1800 км

- В прежние времена на пограничном пункте Гюрбулак-Базарган на границе Турции и Ирана всегда присутствовала очередь, растягивавшаяся на 10-15 км, в которой грузовики застревали как минимум на 3 дня (и до 5 дней в снежные зимы на этом участке выстой 1625 м над уровнем моря). Однако девальвация иранского риала в настоящее время препятствует размещению заказов

¹²⁵ Между Беларусью, Россией и Казахстаном, к ним планируют присоединится Кыргызстан и Таджикистан.

¹²⁶ Согласно данным UND, в 2011 г. этот показатель уменьшился до 9000.

иранскими предпринимателями у турецких компаний,¹²⁷ и никакой очереди теперь нет.

- Граница закрыта по официальным иранским праздникам.
- Турецкие водители, проезжающие по территории Ирана, должны отмечаться по ходу маршрута в 5 предписанных полицейских участках.
- Автодороги в Иране находятся в хорошем состоянии (позволяя развивать скорость в 110-120 км/ч) при весовом ограничении в 40 т для грузовика с учетом трейлера. Официальное ограничение по весу в 23-24 т можно увеличить до 25 т за взятку в размере порядка 25 евро. В Иране не практикуется контроль нагрузки на оси.
- Обязательный «карне де пассаж» (Carnet de Passage en Douane) и соответствующая страховка, выдаваемые в Базаргане, обходятся примерно в 700 евро на грузовик на одну поездку для транзита по территории Ирана.
- Неофициальные платежи в Иране составляют 130-150 евро на один грузовик за поездку.
- Запрещен транзит опасных грузов по территории Ирана.
- На границе с Туркменистаном минимальный срок ожидания составляет 3-4 дня.

Иллюстрация 43: 20-километровая очередь турецких грузовиков в очереди на въезд в Иран на пограничном пункте Гюрбулак-Базарган (фотография сделана 26 сентября 2001 г.)



Источник: Today's Zaman

- Турецкие (и другие зарубежные) грузовики облагаются в Иране налогом на топливо из расчета минимального расхода на предполагаемый пробег.

¹²⁷ В 2011 году основной статьей турецкого экспорта в Иран были металлические изделия, используемые в строительстве (481 млн долл.).



Кроме того, наложенные на Иран санкции исключают ныне возможность перевозки ряда грузов (в особенности продукции, произведенной в США и ЕС) по территории страны.

Подводя итог вышесказанному, представляется очевидным, что **ТРАСЕКА (в частности морские магистрали по Каспию) становятся все более привлекательной альтернативой.**

Впрочем, UND и турецкие грузоперевозчики указывают на ряд приоритетных вопросов, требующих решения, как то:

- Недостаточное количество разрешений, выдаваемых Азербайджаном (5000 в 2010 г.)¹²⁸.
- Качество обслуживания на паромных переправах на Каспии.
- Плохое состояние автодорог в Атырау-Актау-Мангистауская область, чреватое многими ремонтами грузовиков и трейлеров (в особенности в зимнее время)¹²⁹.

Как ни странно, расходы не считаются одной из главных проблем. Фактически, перевозчики соглашались, что переправа по Каспию в сравнении с поездкой по иранскому или российскому автодорожному коридору сокращает пробег на 1400 км и обеспечивает экономию 600¹³⁰ долл. на топливе на одной поездке из Турции в Алма-Ату и обратно. Основную озабоченность вызывает скорее непредсказуемость не прямых расходов, главным образом следующих.

- Сумма неофициальных платежей в различных транзитных странах (за исключением Грузии, где такая практика была прекращена).
- Время простоя в портах в ожидании свободного места на борту парома и момента отправки парома.

Вместе с тем такие расходы можно более-менее спрогнозировать для российских и иранских коридоров.

Опять таки, статистика свидетельствует о растущих трудностях турецких (и других) автоперевозчиков и росте их заинтересованности в коридоре ТРАСЕКА.

Актуальной задачей для всех заинтересованных сторон в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане сейчас является создание необходимых условий для обращения этой заинтересованности в живой интерес транспортных компаний к использованию коридора ТРАСЕКА. Сравнение данных таблиц 17 и 18 свидетельствует о значительном, но пока нереализованном потенциале.

¹²⁸ Данный вопрос уже решен, поскольку по состоянию на февраль 2013 г. Азербайджан предоставляет до 25 тыс. разрешений на транзит турецким автоперевозчикам.

¹²⁹ В настоящее время вопрос решен за счет реализации проектов по реконструкции автодорог, инициированных правительством Казахстана (см. ранее в данном отчете).

¹³⁰ На базе стоимости топлива в 2010 году.

Таблица 21: Количество турецких грузовиков, воспользовавшихся услугами паромной переправы «Каспар» для пересечения Каспия

Годы	2009	2010	2011	2012
				(10 месяцев)
В:				
Актау			382	981
Туркменбаши			283	1 971
Суммарно	917	728	665	2 952

Источник: UND

3.8 Украина

3.8.1 Исторический контекст и эволюция законодательства

Украина имеет наиболее развитую портовую систему, однако сталкивается с, пожалуй, наибольшими трудностями среди всех мореходных стран ТРАСЕКА.

Все 18 морских коммерческих портов Украины находятся в собственности государства и осуществляют разнообразную стивидорную и коммерческую деятельность.

Впрочем, стремительное развитие контейнерной торговли и потребность в крупных инвестициях в оборудование и причалы в докризисные годы побудили некоторые портовые администрации заключить договоры с частными операторами и судоходными компаниями на передачу в аренду участков в портах, на строительство контейнерных терминалов и последующую их эксплуатацию, как, например с компаниями «Гамбург Порт Консалтинг Украина» (НПС, Одесса), СМА-CGM («Бруклин-Киев», Одесса), «Трансинвестсервис» (ТИС) в регионе Порты «Южный», NCC (National Container Company, Москва) через «Укртрансcontainer» (УТК) в Порту Ильичевска.

Иллюстрация 44: Морские порты Украины



Тем не менее, в отсутствие четкой законодательной базы в отношении приватизации портов и прав собственности на объекты инфра- и суперструктуры, возведенные частными



инвесторами, большинство из этих договоров рано или поздно могут обернуться серьезными претензиями и судебными разбирательствами.

В конечном счете, 17 мая 2012 года Верховная Рада (украинский парламент) приняла закон «О морских портах Украины», который вносит существенные изменения в законы касательно юридического статуса, земельных и имущественных отношений в украинских морских портах. Закон был официально обнародован 13 июня 2012 года и должен был вступить в силу через год после публикации.

Основные примечательные положения закона:

(1) закон проводит различия между административными функциями (примером, закупки и обеспечение безопасности мореплавания, взимание портовых сборов и т.д.) и коммерческой деятельностью в порту. Административными функциями наделяются администрация порта и служба капитана порта, тогда как коммерческие функции осуществляются государственными коммерческими компаниями и (или) частными инвесторами;

(2) закон содержит исчерпывающий перечень специализированных услуг, которые оказывают исключительно государственные компании и службы (например, поисково-спасательные работы, обслуживание акватории порта, навигационная и картографическая поддержка, охрана судов и т.д.);

(3) более важно то, что закон признает за частными инвесторами право арендовать инфраструктурные объекты порта, включая причалы, что ранее официально запрещалось;

(4) устанавливается правовой режим земельных участков порта, подразделяемых на землю для нужд морского транспорта, промышленного назначения и земли водного фонда; Любые искусственно созданные участки суши на территории порта относятся к землям водного фонда, и закон, как правило, снимает ограничения на их аренду;

(5) закон гарантирует право частной собственности на причалы, построенные частным инвестором до даты вступления закона в силу, а также разрешает частным инвесторам и в последующем возводить новые частные причалы;

(6) причалы, находящиеся в собственности государства, могут передаваться в аренду или в концессию на период до 49 лет и, учитывая их статус стратегических объектов портовой инфраструктуры, они не подлежат приватизации;

(7) с момента вступления закона в силу, все новые причалы, строительство которых финансировалось из частных источников, считаются частной собственностью¹³¹;

(8) закон предусматривает возможность приватизации инфраструктуры порта и определяет соответствующие применимые процедуры. Так называемые стратегические объекты портовой инфраструктуры (примером, акватория, гидротехнические сооружения, объекты общественной инфраструктуры, такие как подъездные ж/д ветки и автодороги, линии связи, инженерных коммуникаций, навигационное оборудование, информационные системы и системы контроля движения) не подлежат приватизации;

(11) частным инвесторам гарантируется компенсация любых инвестиций в стратегические объекты портовой инфраструктуры;

¹³¹ Расширение на 19,3 га терминала НРС в Одессе на Карантинном молу, ныне близкое к завершению, станет пробой на применение данного положения, равно как и положений, упомянутых ранее в пунктах (4) и (5).



(12) закон предусматривает, что причальный сбор выплачивается собственнику или арендатору причала;

(13) не допускается досрочное расторжение договора с частным инвестором по объектам инфраструктуры, заключенным до вступления закона в силу.

Также был сделан еще один важный шаг – после включения всех 18 государственных портов в Перечень объектов права государственной собственности, которые могут предоставляться в концессию (постановление Кабинета Министров Украины от № 1055 от 24 ноября 2012 г.), теперь все они теоретически могут быть переданы в концессию, что было невозможно до принятия такого постановления.

Министерство инфраструктуры уполномочено принимать решение о передаче портов в концессию. С целью обеспечения включения специфических обязательств со стороны концессионеров в условия тендера кабинет министров постановил, что соответствующие конкурсные торги, а также концессионные договоры должны разрабатываться министерством инфраструктуры совместно с министерством экономического развития и торговли и министерством финансов. Помимо прочего, постановление предусматривает, что уже имеющиеся обязательства портов по активам, которые передаются в концессию (включая обязательства по кредитам), переходят к концессионеру. Процедура передачи таких обязательств должна быть прописана в тендерной документации.

Хотя остается удостовериться в том, как это все будет реализовано на практике в стране, которая пока не может похвастать безупречной прозрачностью и эффективностью в реализации реформ, необходимо отметить, что долгожданный закон «О морских портах Украины» содержит большинство элементов, необходимых для превращения украинских портов в современную отрасль¹³².

Портовый и судоходный сектор Украины в действительности остается в значительной степени инфицированным идеями, свойствами и даже нормативами, унаследованными со времен советской эпохи.

А. Централизация

До сих пор основные решения в отношении портов принимаются исключительно министерством инфраструктуры, а администрациям портов отводится лишь роль консультантов в этом процессе. Одна из причин этого заключается вероятно в том, что порты, как и многие другие направления экономической деятельности, которые подпадают под полный государственный контроль, такие как таможенная служба и Укрзализныця, считаются прямыми источниками наполнения государственного бюджета, а не экономическими инструментами, способными обеспечить устойчивое развитие страны.

Другой причиной этого может служить недоверие со стороны центральных органов власти к работникам портов (будь то из государственного или частного сектора и независимо от их ранга), которых, как считается, трудно контролировать, а сами они всегда готовы провернуть какие-то сомнительные/незаконные сделки. Это не является особенностью Украины: подобное отношение отмечается в других аналогичных органах власти по всему миру, включая и Западную Европу. Однако в случае Украины такое недоверие усиливается бесчисленными скандалами касательно коррупции, уклонения от уплаты налогов, присвоения государственных средств и активов на сотни миллионов

¹³² А также предоставляет им возможности совладать с растущей конкуренцией со стороны близких (Россия и Румыния) и дальних (Польша, итальянская Адриатика) соседей, которая анализируется далее в отчете.



долларов и громкими судебными процессами с участием как ведущих, так и рядовых лиц украинской судоходной отрасли еще со времен обретения страной независимости.

В. Планирование

Администрациям порта надлежит обеспечивать годовой план по объему обработанных грузов и полученным доходам. В принципе составление таких планов на национальном уровне представляется целесообразным и является распространенной мировой практикой.

В течение нынешнего кризиса стало очевидно, что чисто советская практика постановки задач перед портовыми администрациями по ежегодному улучшению показателей, не подкрепленных всесторонним макроэкономическим анализом, не учитывает реального положения дел и, таким образом, делает их невыполнимыми.

В 2010 году Всемирный банк уже обращал на это внимание.¹³³ «Текущая система планирования министерства транспорта и связи ориентирована скорее на оптимизацию нижнего уровня и отдельные проекты, нежели на эффективность системы в целом... В результате этого структуры управления в транспортном секторе заняты микроменеджментом... портов и других государственных предприятий... подчиняющихся министерству. Такой подход не способствует реализации рыночно-ориентированного потенциала, не зависимо от формы собственности».

Несколько других причин обуславливают этот неудовлетворительный результат.

С. Портовые тарифы

Система ценообразования тарифов, удерживаемых с судовладельцев в оплату услуг, которые предоставляются их судам работниками и техническими средствами и оборудованием¹³⁴ портов¹³⁵ и другими специализированными государственными службами (якорный сбор, оплату буксировки, лоцманской проводки, причальный сбор, тоннажный сбор, маячный сбор, санитарный сбор, оплату услуг системы регулирования движением судов (VTMS) и т.д.) – все то, что отражается в т. н. дисбурсментском счету – по-прежнему остается системой советской поры, оперирующей объемом судна¹³⁶, исчисляемого в кубических метрах.

Будучи несколько сложной и устаревшей¹³⁷, данная методика не вызывала бы вопросов, если соответствующие ставки на кубический мер самостоятельно не устанавливались

¹³³ Исследование мер стимулирования торговли и транзита на Украине.

¹³⁴ В ЕС эти услуги подверглись существенной либерализации. Сегодня надзор за такими услугами, как лоцманская проводка, по-прежнему осуществляется государственными службами (например, в Гамбурге это муниципалитет), основная задача которых состоит в обеспечении соответствия услуги всем необходимым требованиям (в отношении безопасности, экологичности, квалификации и подготовки персонала, применяемых технических средств) и требованиям, предъявляемых потребителями услуг, а также в регулировании уровней тарифов. Однако фактическими поставщиками услуг зачастую являются частные компании.

¹³⁵ Таким образом, в этот перечень не входят услуги, которые предоставляют порты и операторы терминалов, формирующие «стивидорные расходы».

¹³⁶ Длина судна x ширина судна x высота борта судна.

¹³⁷ Большинство портов ныне используют такие единицы измерения, как брутто-регистрационная и нетто-регистрационная тонна.



министерством инфраструктуры¹³⁸, вне зависимости от других соображений (в особенности коммерческих) на уровнях, предположительно удовлетворяющих задаче наполнения государственного бюджета согласно плану¹³⁹. Существует множество так называемых экологических, радиологических и прочих сборов (или скорее налогов, поскольку они не предусматривают предоставление каких-либо услуг) плюс доплата за сверхурочную работу. В результате этого, по всеобщему мнению, украинские порты являются самыми дорогими в Черном море и одними из самых дорогих в мире, если проводить сравнение по дисбурсментскому счету¹⁴⁰ (см Приложение V).

Что же касается перевозки контейнеров, то тут существует одна серьезная проблема: контейнеровозы, которые заходят только в один любой другой порт на Черном море, вынуждены, по причинам, которые будут изложены далее, делать два захода в украинские порты – один в Порт Одессы и один – в Порт Ильичевска (для разгрузки и погрузки в обоих портах в среднем такого же совокупного объема контейнерных грузов, как в одном любом другом зарубежном порту). Это означает, что судовладельцам приходится оплачивать два дисбурсментских счета (вместо одного), а также то, что судно фактически тратит в два раза больше времени в украинских портах, чем в других черноморских портах. На основе данных, представленных в Приложении IV, и исходя из средних суточных затрат для судов рассматриваемых типов, общие затраты на заход в украинские порты на 135-140% выше чем, например, в порты Румынии.

Решение компании MSC, второго крупнейшего в мире морского перевозчика контейнеров, о приостановке своих прямых рейсов с Дальнего Востока и сохранении лишь фидерного сообщения между Стамбулом и украинскими портами было основано как на резком сокращении объемов грузоперевозки в начале МФК, так и на данной ситуации с чрезмерными тарифами.

Хотя Порт Ильичевска возводился в советское время в качестве главного контейнерного порта Украины, на рубеже веков Порт Одессы сравнялся с Ильичевском по объему контейнерных грузов¹⁴¹, а в последние кризисные годы намного опередил его.

Это означает, что на сегодняшний день наиболее популярные контейнерные терминалы Украины размещаются в центре страдающей от заторов Одессы и не имеют возможности расширения, кроме как за счет осушения участков морской акватории (чем сейчас и занимается НРС Ukraine), имеют крайне ограниченный доступ для автотранспорта (основная подъездная дорога протяженностью 6,4 км имеет 2 полосы, была построена в период с 1996 по 2009 годы за 109 млн долл. и включает в себя эстакаду протяженностью 516 м и высотой 54 м, соединяющую порт с «Сухим портом Евротерминал», как показано на иллюстрации 38).

¹³⁸ Кодекс торгового мореплавания Украины, раздел IV, глава 1, статья 84: «Портовые сборы. В морском порту взимаются следующие целевые портовые сборы: корабельный, причальный, якорный, канальный, маячный, грузовой, административный и санитарный. Иные виды сборов могут устанавливаться законодательными актами Украины. Размер портовых сборов устанавливается Кабинетом Министров Украины».

¹³⁹ Проще говоря, начиная с 1991 года ставки повышались в той или иной степени по мере «необходимости».

¹⁴⁰ Судоходные компании, обслуживающие магистральные маршруты, хотя и получают некоторые скидки, заявляют о том, что в мире более дорогими по стоимости своих услуг портами являются только порты Японии.

¹⁴¹ И в 2001 году обратился к специалисту с мировым именем, компании NHLA с предложением учредить компанию – НРС Ukraine для управления контейнерным терминалом.



Как уже сообщалось, наихудшим оказалось обязательство, налагаемое на контейнеровозы о заходе в оба порта – Одессы и Ильичевска: со временем произошло своего рода перераспределение рынка между «белыми» грузами, поступавшими через Одесский порт, где, как сообщается, процесс таможенной очистки является более-менее прозрачным, и «серыми» или «черными» грузами, обрабатываемыми в Порту Ильичевска, в котором толкование таможенных правил и кодекса, как сообщается, является весьма специфическим. Грузопоток импортируемых через Ильичевск контейнеров обслуживает, главным образом, огромный печально известный рынок «Седьмой километр»¹⁴².

Таблица 22: Грузооборот контейнеров в портах Одессы и Ильичевска¹⁴³

Год	ТЕУ	
	Одесса	Ильичевск
1996	64 611	
1997	51 520	
1998	47 321	
1999	49 780	
2000	69 487	
2001	75 606	79 000
2002	111 175	103 000
2003	158 870	152 000
2004	201 428	197 000
2005	288 349	291 000
2006	395 564	324 000
2007	523 881	523 766
2008	572 142	670 556
2009	255 461	256 825
2010	351 568	301 508
2011	455 552	298 750
2012	463 088*	257 544*

**Включая Рыбный порт

Может оказаться крайне затруднительным исправление ситуации, сложившейся в результате ранее упомянутого стратегического вакуума и, как следствие, отсутствия генерального плана развития украинской портовой системы.

Исторические упущения имеют и дальнейшие негативные последствия:

¹⁴² Рынок «Седьмой километр», практически полностью состоящий из морских контейнеров, расположенных рядами в два яруса, считается крупнейшим рынком такого рода в Европе, оборот которого до кризиса превышал 20 млн долл. в день.

¹⁴³ В 2011 году на долю контейнеров, обрабатываемых в портах Одессы и Ильичевска приходилось 97,76% суммарного грузооборота контейнеров всех украинских портов. Только два других украинских порта имеют значительный показатель грузооборота контейнеров – терминал Трансинвестсервис в Порту «Южный» (также одесский регион) и Порт Мариуполя – главный порт Донбасса на Азовском море, обработавший 10 006 TEU в 2012 г.



А) Советская модель не приветствовала специализацию портов, и украинские порты по-прежнему придерживаются этой старой многофункциональной модели, от которой давно отказались в других странах, в особенности в ЕС, с тем, чтобы решить задачи экологии и безопасности населения, а также упорядочить определенные промышленные или логистические процессы, сократить их затраты и повысить их эффективность (так, Порт Одессы, помимо контейнеров, обслуживает транспортировку нефти и нефтепродуктов, сжиженного газа, разнообразной твердой и жидкой бестарной продукции, а также стали и других штучных грузов^{144, 145}); Эта давняя проблема была, наконец, разрешена. На основе проекта Стратегии развития морских портов Украины, подготовленной Министерством инфраструктуры в марте этого года, Кабинет министров Украины принял постановление № 548 от 11 июля 2013 года, предусматривающий следующее:

- Одесса и Феодосия (в Крыму) определены в качестве портов, специализирующихся на перевалке сырой нефти и нефтепродуктов,
- порт Южный выбран для обработки химических наливных грузов,
- промышленные товары (железная руда, уголь, черные металлы) будут обрабатываться в Одессе, Мариуполе, Ильичевске, Керчи и Южном,
- зерно и другие зерновые культуры, а также контейнерные грузы будут обрабатываться в Одессе и Ильичевске,
- пассажирские перевозки, обслуживание туристических потоков круизных судов будут осуществляться в Одессе, Севастополе и Ялте.

Даже при том, что критерии определения специализации каждого порта и распределения грузопотоков могут показаться спорными, эта скромная попытка является первым шагом в правильном направлении. В частности, это поможет избежать хаотичного размножения сходных объектов, расположенных на украинском побережье близко друг к другу и яростно конкурирующих за одни и те же грузопотоки. Кроме того, указанное постановление содействует «Администрации морских портов Украины», нового государственного предприятия, созданного в результате принятия закона «О морских портах», в осуществлении одной из ее основных обязанностей, а именно стратегического планирования и оценки инвестиционных проектов.

Б) В докризисные годы украинская экономика демонстрировала динамичный рост, а национальные и зарубежные частные инвесторы, предвидя будущее увеличение объемов морской торговли, с готовностью инвестировали в объекты портовой инфраструктуры. Было разработано большое число проектов новых контейнерных терминалов. Некоторые из них были реализованы, как, например, терминал СМА-CGM «Бруклин-Киев» в Одессе вместимостью 200 тыс. TEU, введенный в эксплуатацию в октябре 2008 года, или терминал «Трансинвестсервис» (ТИС) в регионе Порты «Южный» вместимостью 430 тыс. TEU, который начал работать в ноябре 2011 г., другие же были приостановлены вследствие кризиса, как, например, проект терминала на 1 млн TEU в Ильичевском морском рыбном порту.

¹⁴⁴ Растительное масло, жиры, железная и марганцевая руда, чугун в чушках, зерновые, скоропортящиеся продукты, требующие особого температурного режима, такие как рыба и морепродукты, технические масла и т.д.

¹⁴⁵ Это же касается практически всех портов бывших союзных республик ТРСЕКА, в том числе Румынии и Болгарии.

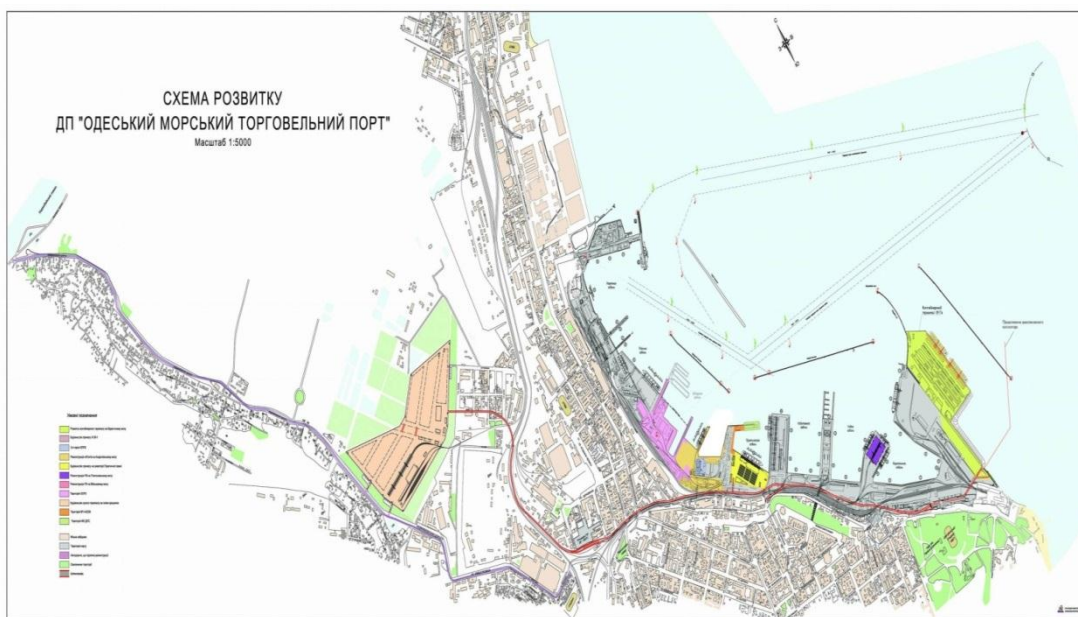
К сожалению, украинские власти не принимали активного участия в подготовке этих планов, как и не занимались их координацией или мониторингом.

Впрочем, было ясно, что некоторые допущения, лежащие в основе этих проектов, были абсолютно неправильными: большинство планов отчасти полагались на стабильный рост украинского рынка и отчасти (а в некоторых случаях преимущественно) на рост объемов транзита контейнеров через территорию Украины в соседние страны (главным образом, в Россию) и в другие черноморские порты после перевалки в украинских портах.

Если даже не обращать внимание на множество административных барьеров и высокие затраты на транзит в портах¹⁴⁶, которые сегодня по-прежнему препятствуют нормальному движению грузов через порты и территорию Украины в/из третьих стран, пристальный анализ политики России свидетельствует о том, что после «Оранжевой революции» 2004 года ее задачей стало переключение российских грузопотоков, следующих через зарубежные порты (в особенности украинские, но также и балтийские¹⁴⁷) в порты России.

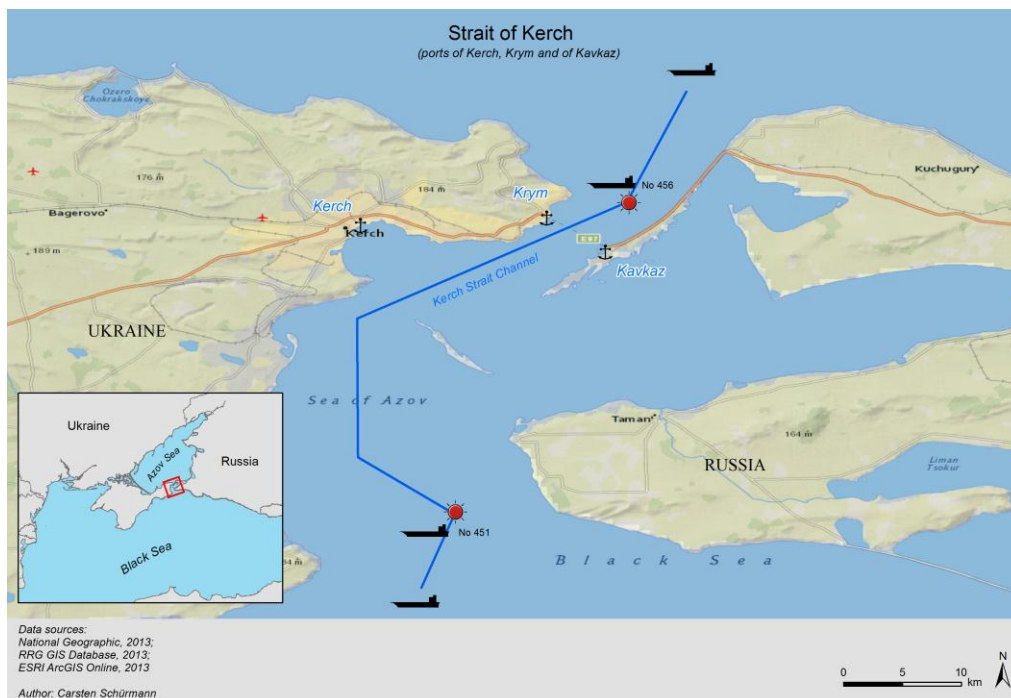
Воплощением этой политики стала модернизация Порты «Кавказ», расположенного на российском побережье Керченского пролива, а также открытие в начале 2009 года прямой ж/д паромной переправы сначала с Болгарией, затем с Грузией (а через Грузию и с ближайшим союзником России на Кавказе – Арменией) с целью переманивания грузопотоков с Украины и ж/д паромных маршрутов, обслуживаемых «Укрферри».

Иллюстрация 45: План развития Порты Одессы



¹⁴⁶ Например, в начале 2013 г. перевалка угля – основного транзитного груза, как сообщается, обходилась на 5 долл. за т дороже в Порту «Южном», чем в балтийских портах.

¹⁴⁷ На балтийские порты (ЕС) приходится около 15% российского экспорта в тоннаже (100 млн т из 600 млн т).

Иллюстрация 46: Керченский пролив и местоположение Порты «Кавказ»

В августе 2008 года было принято очередное решение в этом ключе о строительстве крупного международного грузового порта в том же регионе в Тамани. Первый этап строительства должен завершиться в 2015 г.

План развития этого нового объекта предусматривает строительство контейнерных терминалов, в том числе 10 терминалов для различных категорий грузов, включая и контейнерные.

Целесообразно предположить, что грузы из Каспийского региона и Центральной Азии (особенно из Казахстана, входящего в Таможенный союз с Россией), которые движутся сегодня через украинские порты, в будущем также будут привлечены в Тамань. В соответствии с отдельным планом правительство уже позволило неназванному частному инвестору построить небольшой порт в районе Тамани для обработки угля, в первую очередь из Казахстана, и нефти. В порту уже завершено строительство нефтяного терминала стоимостью 1125 млрд евро.

Между тем РЖД предпринимает шаги по расширению своей железнодорожной сети в этом районе в попытке устранить узкие места ввиду предполагаемого увеличения объема грузов.

Иллюстрация 47: Местоположение Порта Тамани

Законодательная (таможенная) база Украины до последнего времени (2012 г.) не позволяла судоходным компаниям беспрепятственно осуществлять перевалку контейнеров в украинских портах.

Кроме того, удачный момент был упущен еще в последние докризисные годы – громадный рост объемов контейнерных грузов в черноморских портах, транспортируемых, главным образом, с Дальнего Востока, способствовал открытию основными морскими перевозчиками контейнеров прямых маршрутов и устранению по возможности необходимости в их перевалке (в наибольшем проигрыше от этого остался Порт Констанцы). Учитывая же двойную выгоду от качества услуг (меньшее время транзита) и большей простоты процедур перевалки и укладки контейнеров на борту, сегодня представляется более логичным осуществлять перевалку в одном из турецких портов Мраморного моря (куда заход так или иначе предусмотрен всеми этими прямыми маршрутами до выхода в Черное море), нежели перевалка в черноморском порту (более того, украинские порты часто не являются первым портом захода в Черное море).

Неспособность своевременно выполнить такой анализ и скорректировать планы и проекты инвестиций в новую инфраструктуру привела к вложению сотен миллионов долларов в здания терминалов, которые пустуют в нынешние экономически трудные времена.

Одним из угрожающих последствий данной ситуации является ужесточение нездорового соперничества между украинскими портами и терминалами (а также между украинскими и соседними зарубежными портами) в попытке урвать заказчиков или грузы друг у друга.

С) В отсутствие четкого политического курса, генерального плана и финансовых возможностей отмечается ярко выраженное отсутствие государственного интереса и поддержки второстепенных морских и речных портов, которым удается держаться на плаву с переменным успехом или медленно умирать, составляя, в последней попытке привлечь инвесторов, абсолютно нереалистичные планы развития. Украина унаследовала от СССР портовую систему, которая уже доказала свой избыточный масштаб (например,



на Дунае), что может снова повториться (ср. с тем, что сообщалось о политике России в отношении портов). Перебои в грузопотоках и растущие финансовые трудности уже привели к серьезным социальным проблемам в Рени и Ильичевске. Необходимость решения таких вопросов, вероятно, вынудит государство решать где именно концентрировать свои усилия и ресурсы и, таким образом, определить приоритеты. Так или иначе определенность является необходимой предпосылкой для разработки устойчивого плана развития портовой системы Украины. Необходимо вспомнить, что страны ЕС, имеющие протяженную береговую линию (Великобритания, Франция, Испания, Италия) преодолели этот сложный путь несколько десятилетий назад и со временем вполне успешно устранили зачастую болезненные социальные последствия такой политики, обеспечив своим портам большую специализацию и стимулируя развитие новых направлений экономической деятельности с помощью налоговых и других механизмов.

Подводя итог этой теме будет справедливым отметить, что политические распри, раздирающие страну последние 10 лет и тот факт, что экономические субъекты и государственные ведомства (администрации портов, таможенная служба, Министерство инфраструктуры) постоянно рассматриваются (в числе многих прочих) в качестве козырей или ставок различными политическими партиями в их борьбе за власть не способствует воцарению благоприятной среды для разработки согласованной и стабильной национальной политики в отношении портов и судоходной отрасли. Новый закон о морских портах, если он будет справедливо и в полном объеме реализован, подкрепляемый политической волей, станет первым шагом и шансом в деле исправления ситуации в отрасли и предвестником глобального пересмотра ролей, обязанностей и полномочий каждого из основных ее участников, включая частный сектор.

3.8.2 Тенденции и объемы перевозок водным транспортом

Динамика грузоперевозок через украинские морские и речные порты за последние 5 лет:

2008	182,4 млн т
2009	162,0 млн т
2010	154,4 млн т
2011	161,6 млн т
2012	160,64 млн т

Совокупный объем похоже стабилизируется, хотя и гораздо ниже докризисных показателей.

В 2012 году структура грузооборота объемом 153,967 млн т у 18-ти государственных и частных морских портов и 6,674 млн т у речных портов была следующей:

Экспорт – 98,257 млн т, импорт – 16,849 млн т, транзит – 38,783 млн т, каботажные перевозки – 6,752 млн т.¹⁴⁸

Основная доля (60% или 96,901 млн т) приходится на долю бестарных грузов (уголь, руда, химикаты, минеральные удобрения, сахар и зерновые).

¹⁴⁸ Из которых 4,908 млн т (72,7%) пришлось на долю перевозок внутренними водными путями / перевозок между речными портами.



Китай (15,7 млн т в 2011 г.) и Турция (11,3 млн т) являются ведущими экспортными направлениями, тогда как транзитные грузы поступают преимущественно из России и Казахстана.

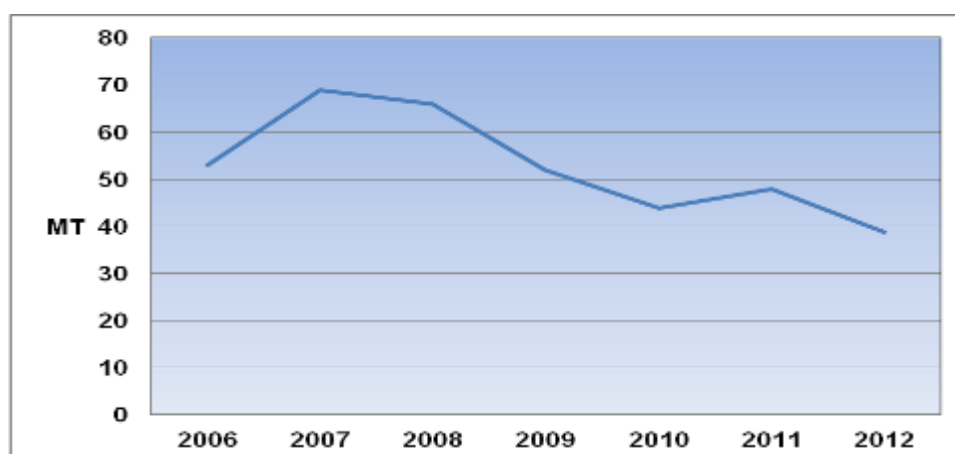
Важной тенденцией является сокращение транзитных грузопотоков (с 69,764 млн т в 2007 г до исторического минимума в менее чем 39 млн т в 2012 г.), которая фактически проявилась еще до наступления кризиса, как видно из Таблицы 21, и вызвана, главным образом, регулярными сокращениями российских транзитных грузов, как показано в Таблице 23.

Таблица 23: Объемы перевозок российских грузов, млн т

Через	2007	2008	2009	2010	2011
Балтийские порты	64,4	71,9	63,6	62,3	69,6
Украинские порты	52,4	44,6	37,2	28,1	28,6
Российские порты	449,7	454,6	496,4	489,6	503,8
Суммарно	566,5	571,1	597,2	580,0	602,1

Данные Таблицы 23 свидетельствуют о том, что грузооборот российских портов увеличился на более чем 50 млн т в период с 2007 по 2011 годы, а объемы транзита российских грузов через балтийские порты, после своего падения в 2009-2010 годах, практически вернулись на докризисный уровень (порядка 70 млн т) в 2011 г., что в очередной раз подтверждает долгосрочную политику России, призванную направить грузопотоки в обход украинских портов, а это, по всей вероятности, приведет к дальнейшему сокращению объемов транзитных грузов, обрабатываемых украинскими портами.

Таблица 24: Объемы транзитных грузов украинских портов



Как уже отмечалось выше, эта тенденция постепенно распространяется в странах, входящих в Таможенный союз с Россией, в первую очередь, в Казахстане. Упрощенные таможенные процедуры были введены для привлечения экспортных грузопотоков Таможенного союза в российские порты, в то время как в 2013 году был введен единый тариф на перевозку грузов по железной дороге в рамках Таможенного союза.

Предварительные данные за период с января по июль 2013 года показывают, например, что грузооборот Одессы, несмотря на значительное увеличение объемов контейнерных (+23%) и других перевозок, уменьшился в целом на 19,4% по сравнению с первыми семью месяцами 2012 года. Наиболее резкое падение наблюдалось в сегменте наливных грузов (в 2013 году было обработано 2,328 млн т по сравнению с 4,907 млн т в 2012 году) вследствие оттока экспорта казахстанской нефти в российские порты Черного моря.



Министерство инфраструктуры регулярно проводит круглые столы и создает рабочие группы для решения этой важнейшей проблемы, но, очевидно, не может повлиять на ситуацию, которая во многом зависит от политических факторов.

При объеме обрабатываемых грузов превышающем 88 млн т (экспорт – 44,990 млн т, импорт – 12,396 млн т, транзит – 30,464 млн т, каботаж – 0,159 млн т) портовый узел одесского региона (порты Ильичевска, Одессы и Южного) оказался одним из лидеров по обработке морских грузов в 2011 г.

Однако вследствие отсутствия у портов специализации, эти три порта, расположенные на участке протяженностью менее 80 км на черноморском побережье, вели конкурентную борьбу друг с другом за долю рынка.

Помимо вышеупомянутых портов и речных портов, описываемых в других специальных отчетах по проекту «LOGMOS», в настоящее время интерес для проекта «LOGMOS» представляют следующие морские порты:

- сравнительно небольшие и мелководные порты Скадовска и Евпатории в Крыму, с которыми турецкие и российские судоходные компании организовали регулярные ролкерные перевозки из турецкого черноморского порта Зонгулдак, расположенного в 316 милях¹⁴⁹,
- Ранее упоминавшийся и по большей части пустующий контейнерный терминал ТИС в Порту «Южный»¹⁵⁰, в который в ноябре 2011 года компания Maersk организовала заходы своих рефрижераторных судов, транспортирующих фрукты по собственным маршрутам компании – ECUMED WCSA¹⁵¹ и где ТИС планирует возвести центр логистики/хранилище с контролируемым температурным режимом,
- Херсон, имеющий благоприятное географическое положение в 15 км от устья Днепра. Порт, проектная пропускная способность которого составляет 5 млн т, ежегодно в среднем обрабатывает около 3 млн т бестарных и штучных грузов. Порт Херсона не принимает ни одного регулярного рейса. Впрочем, 40% грузооборота порта (идущего преимущественно на экспорт) приходится на зерновые, а еще 40% – на минеральные удобрения и химикаты, которые доставляются в нерасфасованном виде по железной дороге и пакуются в мешки на территории порта. Грузы обоих этих типов в будущем могли бы запросто перевозиться в контейнерах. Многие конкурирующие и, вероятно, нереалистичные проекты предусматривают создание на базе порта главного центра контейнерных перевозок по Днепру.

3.8.3 Грузооборот контейнеров

Как уже сообщалась, контейнерные перевозки практически монополизированы портами Ильичевска и Одессы.

¹⁴⁹ Пропускная способность Порта Скадовска составляет порядка 7200 TIR-грузовиков в год, тогда как Порт Евпатории способен обрабатывать 10 000 грузовиков.

¹⁵⁰ В отличие от остальной части Порта Южного, находящегося в государственной собственности, ТИС «Южный» является полностью частным предприятием. Грузооборот ТИС достиг 30 660 TEU в 2012 г., а коэффициент экспорт/импорт составил 1,05.

¹⁵¹ С середины 2012 года компания MSC выкупает места на этом маршруте.



Совокупный объем контейнерных перевозок на Украине стабильно рос до 2008 г., достигнув 1,253,928 TEU, после чего резко обвалился в 2009 г. (объемы сократились более чем в половину) и постепенно восстанавливается с тех пор, однако в 2011 г. этот показатель был все еще ниже на 39% (761 298 TEU) своего значения в 2008 году¹⁵².

При том что на долю контейнерных грузов приходится свыше 20% всех грузов, обрабатываемых в Ильичевске и Одессе, их доля в общем грузообороте украинских портов остается скромной – менее 5%.

Это же справедливо и для ролкерных грузов (трейлеры, автомобили, TIR-грузовики) и ж/д паромных перевозок. Впрочем, стремительный рост ролкерных перевозок, стимулируемый принятием и внедрением государственными службами (в частности таможней) процедур, адаптированных к особенностям таких разновидностей транспорта, заслуживает особого внимания (Приложение VI).

Следует также учесть, что до недавних пор как контейнерные, так и ж/д паромные грузопотоки находились под сильным влиянием внешних факторов, всецело находящихся вне сферы влияния портовых администраций и судоходных компаний.

Иллюстрация 48: Вид с воздуха на контейнерный терминал ТИС в Порту «Южный»



Источник: ТИС

Особенности украинского рынка контейнерных перевозок

Пока в середине 2012 года не вступил в действие новый Таможенный кодекс, частые перемены в толковании и применении таможенной службой таможенных правил и процедур под политическим давлением, имеющим финансовую подоплеку, привели, как сообщается, к переориентации значительных потоков контейнерных грузов на другие порты, расположенные вне территории Украины (и оцениваемые на уровне 120 000 TEU или 30% совокупного объема импорта Украины в 2011 г.). Более детальные исследования были представлены в сентябре 2013 года частной инвестиционной и консалтинговой компанией. Согласно неофициальным данным, украинские порты потеряли в 2012 году 51 370 TEU (как полные контейнеры, перевозимые грузовиками непосредственно между Украиной и иностранными портами, так и выгруженные из контейнеров грузы, транспортируемые затем грузовиками из иностранных портов в Украину или в обратном направлении), то есть 9,73% от общего объема обработанных ими груженых контейнеров (12,6% груженых контейнеров по импорту и 3,7% – по экспорту. На 2013 год прогнозируется потеря в целом 71 700 груженых TEU)

¹⁵² В действительности объем контейнерных перевозок снизился в 2012 году на 1,43% по сравнению с 2011 годом.



По словам представителей отрасли, правительство пыталось ограничить объем импорта с целью сокращения торгового дефицита страны, а таможенной службе было поручено затягивать процедуры таможенной очистки импортируемых грузов. Как сообщают другие, источники, таможня, после того как она досрочно выполняет месячный план по наполнению государственного бюджета и стремясь обеспечить себе «задел» на следующий месяц, использует любые предлоги, чтобы задержать таможенную очистку «лишних» контейнеров до следующего месяца. В течение многих лет огромные и внезапные повышения таможенных пошлин и сборов, не говоря уже об угрозах, также использовались в качестве инструмента регулирования импорта или наполнения государственного бюджета в чрезвычайных ситуациях¹⁵³.

Соглашаясь с тем, что новый Таможенный кодекс способствует многим улучшениям, представители транспортной отрасли также указывают на многие противоречивые его положения, при этом некоторые из его подходов к таможенным процедурам способны оказать однозначно негативный эффект на бизнес. Подробный анализ преимуществ и недостатков Таможенного кодекса не является предметом настоящего отчета. Впрочем, стоит отметить, что устанавливаемые кодексом таможенные процедуры по обращению с оставленными грузами (грузы, не востребованные в течение 90 дней после разгрузки) – ситуация с которыми в прошлом периодически порождала серьезные эксплуатационные проблемы у операторов терминалов и судовладельцев в украинских портах¹⁵⁴ – далеки от оптимальных и однозначно нуждаются в пересмотре.

Как бы там ни было, и как подчеркивают представители отрасли, основной вопрос состоит не столько в положениях нового кодекса, а в том, как он будет реализован на практике.

Очевидно, что череда упомянутых выше непредсказуемых и губительных действий, продолжавшихся многие годы, серьезно подорвала репутацию и испортила имидж портов как у украинских, так и зарубежных торговцев, которые ищут альтернативные маршруты.

Это несомненно привело к потере некоторой части контейнерных грузов, которые были переориентированы на другие порты, а конфигурация цепей поставок была полностью изменена¹⁵⁵.

Похоже на то, что украинские власти допустили ту же ошибку, что и правительства многих других стран, включая и несколько стран ЕС в 1980-е годы, посчитав само-собой разумеющимся, что транспортируемые морем грузы на Украину будут в любом случае поступать в украинские порты. При том что такое допущение весьма справедливо в отношении экспортных грузопотоков Украины в силу природы самих таких грузов (крупные партии тяжеловесной продукции и полуфабрикатов при сравнительно низкой

¹⁵³ К примеру, в 2010 г. пошлина на металлические гвозди и шурупы из Китая была за ночь повышена вдвое, вынудив грузополучателей, у которых десятки контейнеров были «в плавании» на момент принятия этого решения, попросту оставлять свои грузы после их доставки в Одессу.

¹⁵⁴ Контейнеры продолжали храниться на площадях, за которые операторы терминалов, будь то работающие на условиях концессии или на других условиях, продолжали платить аренду порту, не получая никакой платы за хранение, а судоходные компании не могли использовать собственные или арендуемые контейнеры иногда на протяжении нескольких лет.

¹⁵⁵ Так, компания «Спортмастер», ведущий российский розничный торговец спортивной одеждой и аксессуарами, которая использовала Порт Одессы в качестве своей логистической платформы для рынков Украины, Белоруссии и России, прекратила сотрудничество с портом после того, как ее контейнеры без всякой уважительной причины задерживались в порту таможней на протяжении трех месяцев. Теперь компания направляет свои контейнеры, следующие с Дальнего Востока, в Порт Гамбурга, который стал новым центром дистрибуции компании.



коммерческой стоимости грузов), оно в корне неправильно для импортируемых контейнерных грузов, состоящих, как правило, из легковесных потребительских товаров средней или высокой стоимости.

Таким образом, в интересах украинских портов и министерства инфраструктуры (и, как следствие, всей украинской экономики) провести сравнительный анализ конкурентоспособности (как это широко практикуется частными операторами) с портами, которые являются или могут в будущем составить им конкуренцию в обслуживании главных маршрутов украинского импорта¹⁵⁶.

Проще говоря, такой сравнительный экономический анализ должен предусматривать оценку времени доставки из порта до «двери» (включающего время транспортировки из порта отправки, стоянку в порту разгрузки и доставку по суше из порта разгрузки до мест назначения груза), транспортные расходы и другие прямые и не прямые издержки.

Сегодняшнюю ситуацию можно вкратце охарактеризовать следующим образом:

- основной маршрут импорта на Украину (как и в другие европейские страны) берет свое начало на Востоке (главным образом, в Китае) и следует на Запад,
- крупнейшие рынки расположены в северной части Европы, где имеется гораздо большее количество еженедельных магистральных маршрутов с Дальнего Востока в северо-европейские и балтийские порты, чем маршрутов в порты Средиземного и Черного морей, а используемые на первых маршрутах суда имеют большую вместимость и скорость: так, время в пути на маршруте AE10 компании Maersk с Дальнего Востока в Европу Шанхай-Гданьск (12 994 морских миль) в точности соответствует продолжительности (32 дня) ее же рейса AE3¹⁵⁷ в Черное море из Шанхая в Одессу (9674 морских миль) (см. схемы маршрутов и время в пути в Приложении VII). Более того, грузоместимость судов, курсирующих на маршруте AE10, составляет от 13 000 до 15 500 TEU¹⁵⁸, тогда как обслуживающие AE3 способны в среднем перевозить 6500 TEU¹⁵⁹,
- разница для грузов, следующих с Дальнего Востока в Северную Европу, и тех, что следуют оттуда же в Средиземное/Черное море колеблется в районе всего 300 долл./TEU,
- Затраты на обработку груза в терминале и транзитные сборы в Гданьске¹⁶⁰, балтийском порту, расположенном ближе всех к границе Украины, составляют

¹⁵⁶ Так, министерство инфраструктуры может с пользой регулярно собирать релевантную информацию, предоставляемую различными государственными частными субъектами отрасли (администрациями портов, операторами терминалов, автоперевозчиками, железной дорогой, судовыми агентами, экспедиторами и т.д.), обрабатывать ее и распространять среди представителей отрасли, организовывать «круглые столы», учреждать рабочие группы для решения задач, представляющих интерес для отрасли в целом, информировать правительство о мерах, полезных или необходимых для обеспечения конкурентоспособности украинских портов.

¹⁵⁷ Обслуживается совместно с CMA-CGM.

¹⁵⁸ Маршрут AE10 был организован в 2010 году и обслуживался судами вместимостью 8000 TEU.

¹⁵⁹ В любом случае суда класса E компании Maersk вместимостью 15 000 TEU нельзя использовать на черноморских маршрутах из-за ограничений по высоте в 58 м у мостов, проходящих в Стамбуле над Босфорским проливом. Они также не смогли бы ни заходить в украинские порты из-за своей осадки в 14,5 м, ни обслуживаться контейнерными терминалами из-за длины, равной 397 м.

¹⁶⁰ Вся информация касательно Гданьска в равной степени относится и к литовскому Порту Клайпеды.



около 200 евро за контейнер, что вдвое (или даже больше) дешевле тарифов украинских портов (по данным за 2012 г.),

- В Европе функционирует большее число маршрутов контейнерных блок-поездов, сокращающих время доставки и оптимизирующих сообщение различных портов со странами Центральной Европы за счет большого количества ж/д узлов. Это означает, что торговцы все в меньшей степени вынуждены полагаться на определенный маршрут и могут выбирать различные маршруты доставки, учитывая экономические соображения без какой-либо связи с географической логикой.

Одним из главных транспортных узлов Восточной Европы является «Евротерминал» в городе Славкув (в 28 км от Катовице). Он имеет сообщение как с европейской ж/д сетью, так и с российской сетью железных дорог по однокорейной «Польской ширококорейной металлургической линии» (более известной под своей польской аббревиатурой LHS), тянущейся на более чем 400 км до польско-украинской границы и через Ягодин и Ковель обеспечивающей сообщение с Киевом (ж/д терминал «Лиски») – крупнейшим на Украине потребительским регионом, удаленным от первоначальной точки маршрута на 893 км.

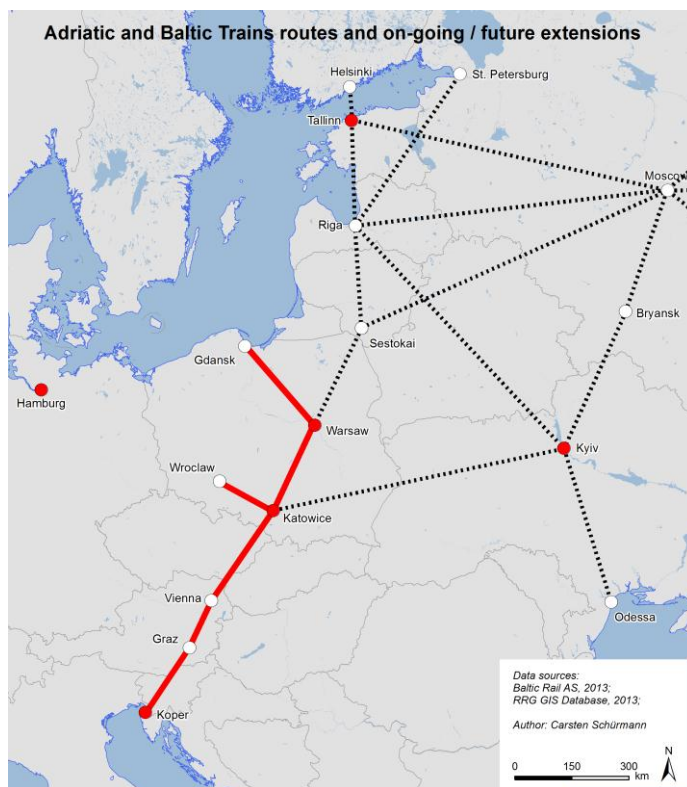
«Адриатический поезд», следующий из Копера через Вену, раз в неделю выполняет рейс в «Евротерминал».

Время в пути составляет 38 часов. «Балтийский поезд» трижды в неделю совершает 20-ти часовой рейс в «Глубоководный контейнерный терминал Гданьска». Оба эти поезда эксплуатируются европейским подразделением компании Rail World Inc., Чикаго.

- Очевидно, что ж/д транспортировка контейнеров из Копера в Киев (на расстояние в 1701 км) или из Гданьска через Катовице (1500 км) обходится, вероятно, в 3-4 раза дороже, чем их доставка грузовиками из Одессы (479 км). Аналогично этому, разгрузка содержимого 40-футовых контейнеров в Клайпеде и перевалка грузов в трейлеры объемом 100 м³ или в автопоезда объемом 120 м³, следующие в Киев, несомненно является более затратным делом, чем перевозка тех же контейнеров грузовиками из Одессы напрямую в столицу Украины.
- Время транспортировки также определено дольше в обоих случаях. Однако главной проблемой являются не транспортные затраты или время доставки (фиксированные в случае Копера, Гданьска и Клайпеды).

Главная проблем, связанная с украинскими портами, проистекает из непредсказуемости процесса таможенной очистки, а именно:

- неофициальных платежей, размер которых зависит от «аппетита» таможенников и политических факторов, о которых упоминалось выше,
- задержек, приводящих к растущему демережду и расходам на хранение в порту и, что самое главное, значительному росту складских расходов.

Иллюстрация 49: Существующие и планируемые маршруты «Адриатического» и «Балтийского» поездов

Как поясняют основные поставщики логистических услуг на Украине, их выбор порта разгрузки и маршрута доставки импортируемых грузов, в особенности потребительских товаров – основного груза при контейнерных перевозках, всецело продиктован данной проблемой с таможенной очисткой: примеру, гораздо дешевле (как официально, так и неофициально) «растаможить» вместительный грузовик (прибывший из Клайпеды) чем два 40-футовых контейнера в любом украинском сухопутном или морском пропускном пограничном пункте.

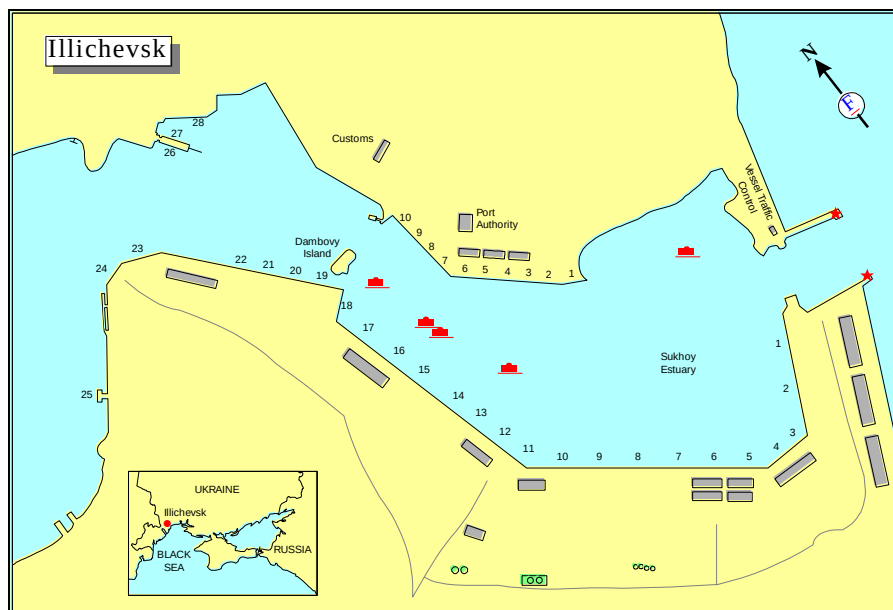
Новый Таможенный кодекс Украины, вступивший в силу 1-го июня 2012 года, решает эту проблему таким образом, что теперь таможенную очистку можно пройти на всей таможенной территории Украины, не зависимо от места государственной регистрации получателя груза (за исключением случаев, специально оговоренных в кодексе). Данное обстоятельство, а также смещение акцента регуляторной и надзорной функции с пропускных пограничных пунктов на таможенные пост-аудиты должны (и призваны) породить своего рода конкуренцию между пропускными пограничными пунктами и, таким образом, способствовать выравниванию/гармонизации процедур. В принципе, практика импорта товаров через зарубежные порты и сухопутные пропускные пограничные пункты не должна более быть выгодней поставки грузов через украинские порты. Многое будет зависеть от того, как таможенная служба реализует положения этого кодекса.

3.8.4 Основные морские порты ТРАСЕКА

3.8.4.1 Ильичевск

Ильичевский морской торговый порт (ИМТП) способен ежегодно обрабатывать 4,5 млн т ж/д грузов, 10 тыс. грузовиков и 250 тыс. легковых автомобилей.

Иллюстрация 50: Порт Ильичевска



Объем ролкерных перевозок стабильно растет: в 2012 году ИМТП принял около 122 тыс. транспортных средств (на 12,65% больше чем в 2011 г.), включая 19 267 TIR-грузовиков (на 66,57% больше чем в 2011 г.¹⁶¹).

В настоящее время пропускная способность порта составляет 1 150 000 TEU; вместимость площадок для хранения – 18 тыс. груженых контейнеров, 8 тыс. порожних контейнеров и 606 контейнеров-холодильников.

Ильичевский морской рыбный порт (ИМРП, частный терминал на участке в 40 га) проводит модернизацию и осуществляет работы по увеличению длины и глубины причалов № 2, № 3 и № 4 глубиной 15 м и длиной 296,4 м, 290 м и 390 м, соответственно. ИМРП планировал построить терминал на 1 млн TEU, но, возможно, приостановил реализацию этого проекта вследствие неблагоприятной рыночной конъюнктуры. В настоящее время ИМРП способен обеспечить хранение 7 тыс. TEU и 300 контейнеров-холодильников.

При общей длине причалов 6 тыс. м, располагая 575 тыс. м² под площадки открытого хранения и 28 тыс м² складских площадей, а также благодаря своему расположению в сельской местности с очень низкой плотностью населения, Порт Ильичевска имеет все шансы и возможности на то, чтобы однажды превратиться в крупнейший порт Украины.

ИМТП имеет сертификат соответствия требованиям стандартов экологического менеджмента ISO 14001-2004, профессиональной безопасности и охраны труда OHSAS 18001, управления качеством ISO 9001-2001, а также соответствует требованиям Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).

¹⁶¹ Такого многообещающего результата удалось добиться во многом благодаря открытию маршрута из Хайдарпаши компании Stena SeaLine.

Иллюстрация 51: Порт Ильичевска: причал № 28 и обе площадки хранения ролкерных грузов



Источник: Порт Ильичевска

Таблица 25: Параметры причала

Терминал 1		Длина причала (м)	Максимальная осадка (м)	Грузооборот от TEU/г
Причал	Типы судов			
1	Контейнеровоз (до 6000 TEU)	306	13,0	300 000
3	Контейнеровозы (до 5000 TEU)	200	13,5	
4	Контейнеровозы (до 5000 TEU)	120	13,5	850 000
5	Контейнеровозы (фидерные)	155	13,0	
6	Контейнеровозы (фидерные)	181	13,0	
Терминал 3				
Причал				
26	Комбинированные ж/д паромы (русская колея)	210	9,6	
27	Комбинированные ж/д паромы (русская колея)	210	9,6	
28	Ро-Ро	270	9,6	
Рыбный порт				
1	Контейнеры	154	11	
2-3	Контейнеры	240	11	

Судоходные маршруты

Порт Ильичевска обслуживает следующие регулярные маршруты:

Ж/д паромная переправа

- Совместный маршрут «Укрферри»-NaviBulgar в/из Турции, Болгарии и Грузии (a)¹⁶²

Ролкеры и автомобилевозы

- Маршрут компании Stena SeaLine в Хадарпашу(перевозка TIR-грузовиков) (a)
- Маршрут Neptune в Турцию, Средиземное море Med (PCC, PCTC) (a)
- Маршрут Cenk Group в Турцию (PCC) (a)

Контейнеровозы

- Соглашение о партнерстве (VSA) между CMA и Maersk на маршрутах с/на Дальний Восток¹⁶³ (b)
- VSA между COSCO, Wan-Hai, PIL, K-Line, Yang-Ming, CSCL на маршрутах с/на Дальний Восток (b)
- Фидерный маршрут CMA в другие черноморские и средиземноморские порты (a)
- Фидерный маршрут Maersk в Болгарию, Средиземное море (a)
- Фидерный маршрут MSC в Турцию (a)

Иллюстрация 52: Комплекс ж/д паромной переправы в Порту Ильичевска

Источник: Порт Ильичевска

¹⁶² Маршруту также предусматривает перевозку грузовиков и контейнеров.

¹⁶³ С ноября 2012 г. компания Maersk использует на этом маршруте суда вместимостью 8000 TEU (вместо судов вместимостью 6500 TEU).

Кроме того, порт обслуживает нерегулярные/разово зафрахтованные суда различных типов («река-море», суда для перевозки генеральных, тяжеловесных грузов), производит разгрузку и погрузку негабаритных и тяжеловесных грузов, строительных материалов и других штучных грузов, транспортируемых на/из Украины, используя для этого те же пути сухопутного сообщения, что и для регулярных маршрутов.

Интермодальные мощности

Порт обслуживается двумя ж/д станциями («Ильичевск» и «Ильичевск-паромная») и имеет 6 подъездных колеи.

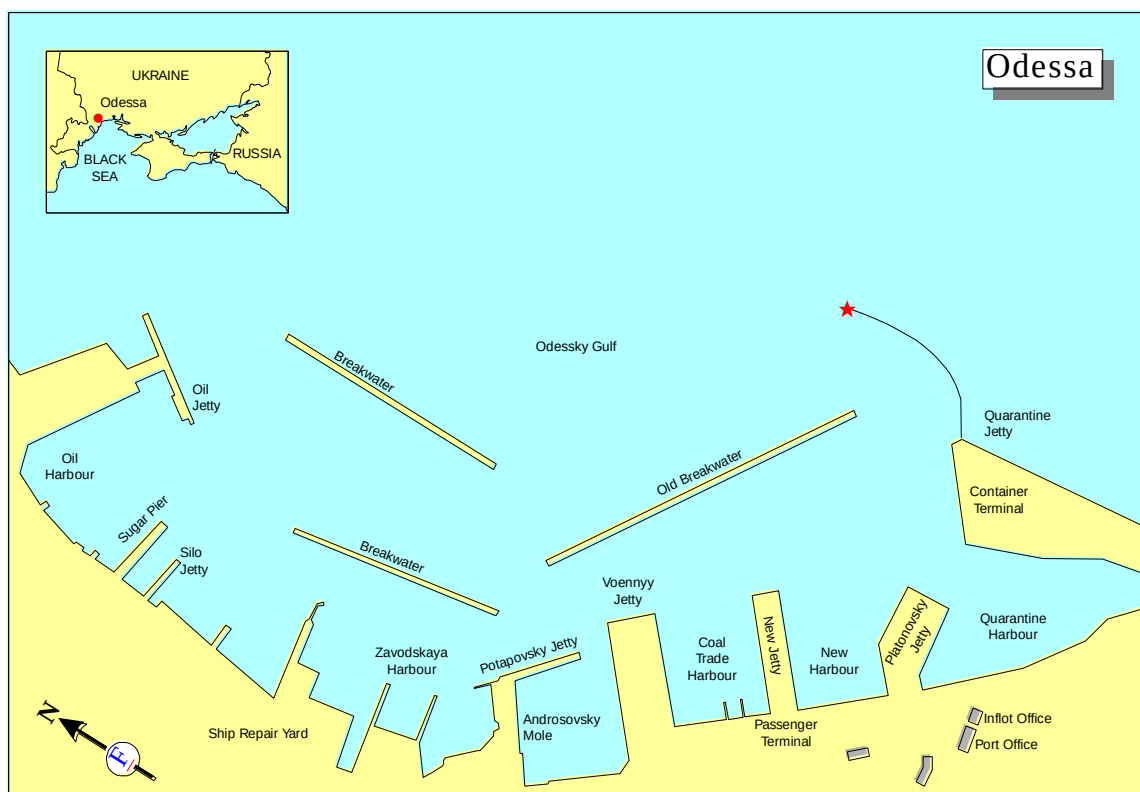
Пропускная способность обеих ж/д станций составляет 1960 вагонов в день. Этот показатель считается достаточным для текущих и прогнозируемых грузопотоков.

Что касается автомобильного сообщения, порт имеет 5 подъездных автодорог, однако их пропускная способность ограничена подъездной автодорожной инфраструктурой Ильичевска. В 2008 году ЕБРР санкционировал финансирование ее реконструкции. Вместе с тем потребуются дальнейшие работы по улучшению сообщения порта, в особенности ролкерного терминала с национальной сетью автодорог.

3.8.4.2 Одесса

Порт Одессы расположен в центре 5-го по величине города Украины, который также имеет статус главного промышленного и торгового узла и одной из основных туристских достопримечательностей страны (в Одессе находится крупнейший морской пассажирский терминал Украины, который также является одним из крупнейших пассажирских терминалов Черного моря, позволяющий обслуживать 4 млн пассажиров в год).

Иллюстрация 53: Порт Одессы





Таким образом, участок порта площадью 141 га не имеет возможности расширения. Впрочем, рядом с «Сухим портом Евротерминал» имеется участок в 50 га, пригодный для выполнения береговых операций и дальнейшего расширения порта.

Порт Одессы не имеет ж/д ramпы, как и не обслуживает регулярные ролкерные маршруты, однако ролкерный причал был введен в эксплуатацию в конце 2009 г.

После обретения Украиной независимости в 1991 году и последовавшего за этим экономическим крахом и коллапсом украинской судоходной отрасли, администрация Порта Одессы разработала подход на основе западных моделей и делала все возможное для его внедрения на фоне крайне ограниченных ресурсов и зачастую против воли и видения некоторых представителей истеблишмента.

Усилия были сосредоточены на налаживании тесного сотрудничества с частным сектором с целью привлечения инвестиций в порт со стороны национальных и зарубежных операторов. Одним из взаимовыгодных достижений стала передача американским оператором Ceres Terminal в июле 2001 года права эксплуатации контейнерного терминала, расположенного на участке в 14,5 га у причала № 2 на Карантинном молу, немецкому оператору НРС на основе концессии сроком до 2044 года.

Порт Одессы имеет сертификат соответствия требованиям стандартов управления качеством ISO 9001-2008 и экологического менеджмента ISO 14001-2004, а также соответствует требованиям Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).

Обработка контейнеров

Осуществляется дальнейшее расширение контейнерных терминалов и площадок хранения контейнеров. Некоторые из планов, реализуемых или разрабатываемых в данном направлении:

- В октябре 2008 г. введен в эксплуатацию терминал «Бруклин-Киев» компании CMA-CGM.
- Расширение терминала на Карантинном молу, проводимое НРС.

Это масштабный инфраструктурный проект с бюджетом в более чем 300 млн долл., финансируемым частично Международной финансовой корпорацией (34 млн долл.) и частично за счет займа в 14 млн долл., в 2011 г. предоставленного компанией NHLA, долгосрочным партнером DEG¹⁶⁴.

Предполагается выполнить следующие инженерные работы на объекте:

- Углубление дна на площади 65 га;
- Осушение участка площадью 19,3 га¹⁶⁵;
- Сооружение волнореза протяженностью 900 м;
- Строительство подъездной дороги протяженностью 450 м;

¹⁶⁴ Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH – подразделение немецкого банка развития KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau), собственниками которого являются федеральное правительство (80%) и федеральные земли Германии (20%).

¹⁶⁵ Как сообщалось ранее, вопрос права собственности на этот участок рассматривается несколькими заинтересованными сторонами (НРС, Портом Одессы, городской администрацией, министерством инфраструктуры и т.д.).

- Сооружение двух причалов общей длиной 650 м и глубиной 15 м, оборудованных 6 контейнерными кранами. В апреле текущего года НРС уже заказал три причальных крана-перегрузателя с вылетом 54,5 м, безопасной рабочей нагрузкой 65 т, двойной подъемной штангой и высотой подъема над железнодорожным полотном 41,5 м, которые способны обслуживать суда с 20 рядами контейнеров.

Иллюстрация 54: Компьютерный коллаж вида на Карантинный мол по окончании проекта



Источник: НРС Ukraina

Проектная пропускная способность нового терминала составляет 600 тыс. TEU. Он сможет принимать суда длиной до 323 м, шириной 42,8 м и осадкой с грузом 14 м. Строительство планируют завершить до 2014 г., что позволит НРС нарастить свои возможности по обработке контейнеров до 1 300 000 TEU (что вчетверо больше объема, обработанного в 2011г. – 308 000 TEU).

Однако в ближайшей перспективе это расширение видится НРС, главным образом, как возможность устранить проблему с заторами, в особенности в зимнее время, когда Босфорский пролив может быть закрыт для навигации в течение нескольких дней из-за тумана, после чего график движения судов сдвигается, и они выстраиваются в очередь на швартовку. Дальнейшие планы развития были приостановлены вследствие мирового финансового кризиса.

Не в последнюю очередь Терминал НРС «Карантинный Мол» позволит создать 405 новых рабочих мест.

Иллюстрация 55: Терминал НРС в Порту Одессы



Таблица 26: Параметры причала

Контейнерный терминал	Типы судов	Вместимость	Длина причала (м)	Максимальная осадка (м)	Грузооборот TEU/г
Терминал НРС					
Причал					
2	Контейнеровозы (до 5000 TEU)	13 500 TEU плюс 400 контейнеров - холодильников	310	13,0	650 000
3	Контейнеровозы (1500-2000 TEU)		230	11,8	
4	Контейнеровозы (1500-2000 TEU)		270	11,5	
Терминал «Бруклин-Киев»					
42	н/д	4823 TEU плюс 328 контейнеров - холодильников	225	13,5	200 000
43			255	13,5	

Объемы ролкерных перевозок

Небольшой паромный терминал обслуживал ролкерно-пассажирский маршрут в Стамбул компании «Укрферри». Рейсы по маршруту были приостановлены в 2010 г.



В том же году порт принял решение развивать направление ролкерных перевозок, и автомобилевоз из Турции с 630 пассажирскими автомобилями Hyundai на борту впервые зашел в порт в феврале 2010 г.

Первый этап строительства ролкерного терминала был завершен в сентябре 2010 г., после чего начались его тестовая эксплуатация. Впрочем, нерешенными остаются несколько технических таможенных моментов, урегулирование которых позволило бы сократить время пребывания судна в Порту Одессы до 6-8 часов, а также наладить регулярное сообщение со Стамбулом. Основным участником данного проекта является/являлся¹⁶⁶ частный оператор «Сухого порта Евротерминал», способный предоставить необходимые площадки хранения, парковку и территорию для таможенного оформления на оборудованном пропускном пограничном пункте, который расположен в нескольких километрах от ролкерной ramпы.

Судоходные маршруты

Порт Одессы обслуживает следующие регулярные маршруты:

Контейнеровозы

- Соглашение о партнерстве (VSA) между CMA и Maersk на маршрутах с/на Дальний Восток (b)
- G6 Alliance (American President Lines, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine., Mitsui O.S.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha, Orient Overseas Container Line) с/на Дальний Восток (b)
- Evergreen с/на Дальний Восток в/из других черноморских портов и Греции (b)
- Фидерный маршрут CMA в другие черноморские и средиземноморские порты (a)
- Фидерный маршрут Maersk в Болгарию, Средиземное море (a)
- Фидерный маршрут MSC в Турцию (a)
- Каботажный маршрут ZIM с/на Дальний Восток (b)
- Каботажный + фидерный маршрут Arkas в Турцию и Средиземноморье (a)
- Каботажный маршрут Admiral Container Lines в Россию, Турцию, Средиземное море (a)

Принятые законодательные поправки способствуют наращиванию объемов перевалки грузов. С марта 2012 также разрешена перевалка опасных грузов IMO¹⁶⁷ (перевалка подакцизных грузов по-прежнему затруднена). Таким образом, на сегодняшний день CMA-CGM – единственная компания, занимающаяся перевалкой грузов в Порту Одессы (около 10 тыс. TEU в 2012 г. преимущественно порожних контейнеров).

¹⁶⁶ По имеющейся информации, «Евротерминал» отказался от создания единой таможенной территории с портом, что позволило бы упростить и ускорить операции между портом и терминалом для грузовых автомобилей, а также для контейнеров. В результате этого неожиданного «развода» порт обратился к муниципальным властям города Одессы с просьбой о предоставлении еще 100 га земли, в настоящее время используемой для сброса / фильтрации использованной воды, чтобы развивать собственные объекты Сухого порта.

¹⁶⁷ «Опасные грузы IMO» – это грузы, которые согласно классификации Международной морской организации считаются опасными или требующими специальных мер предосторожности.



Впрочем, перспектива развития этого направления деятельности в большом масштабе остается туманной.

Интермодальные мощности и сухопутное сообщение

Порт имеет одну подъездную ж/д колею (720 вагонов в день), ведущую на сортировочную станцию. Ж/д станция функционирует практически на пределе своей пропускной способности (при максимальной пропускной способности в 12 составов в день ныне она ежедневно обслуживает 10 составов). В настоящее время отсутствует возможность расширения ж/д инфраструктуры и наращивания объема операций по причине нехватки площадей в порту или поблизости от него.

Заказчики отказываются пользоваться услугами терминала компании «Лиски», расположенном на ж/д станции «Усатово-1», ссылаясь на его чрезмерную удаленность от порта, а также низкое качество услуг и неконкурентные тарифы.

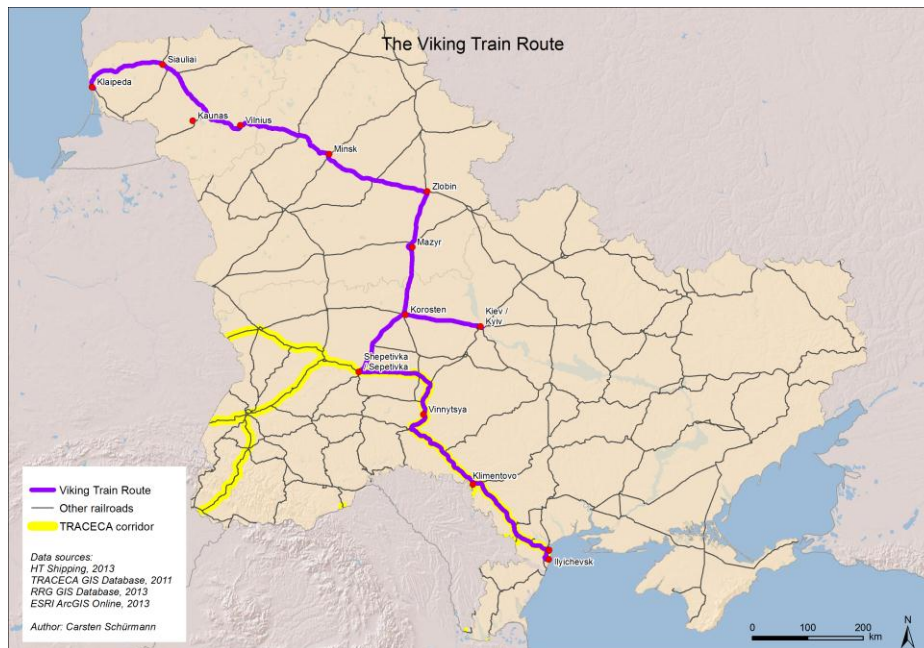
Ж/д перевозки осложнены целым рядом неблагоприятных факторов:

- медлительность перевозок – они определенно слишком медленны для контейнерной торговли, учитывая сравнительно небольшое расстояние, которое требуется преодолеть по территории Украины (перевозка контейнера из Одессы в Киев на расстояние 479 км занимает 24 часа);
- «Укрзализныця» (УЗ), национальная железнодорожная компания Украины, не блещет своей репутацией в отношении краж грузов из товарных составов. Более того, как сообщается, механизм принятия компанией на себя обязательств весьма путанный, и получение компенсации является непростой задачей. По этой причине заказчики используют ж/д перевозку только для тяжеловесных контейнеров и (или) при перевозке товаров низкой стоимости;
- Часто непредсказуемая продолжительность процедуры таможенной очистки препятствует предварительному (своевременному) заказу перевозчиками ж/д платформ. С другой стороны этот фактор мешает организации УЗ движения блок-поездов;
- УЗ (и ее аффилированная компания «Лиски») считаются монополистами, не учитывающими требования и пожелания работающих в порту операторов. Хотя терминалы и подают ежедневные планы администрациям порта и ж/д станции Порты Одессы, платформы предоставляются несколько беспорядочно, что приводит к излишним перемещениям ненужных платформ и создает заторы на подъездных колеях терминалов;
- Положение еще более усугубилось с т. н. «приватизацией» подвижного состава УЗ в 2011-2012 годах. Сейчас в эксплуатации находятся платформы двух типов – принадлежащие УЗ (сравнительно старые) и «частные» платформы компании «Лиски» (новее и большей грузоподъемностью – 71,2 т), аренда которых обходится примерно на 20% дороже платформ УЗ. По этой причине нельзя погрузить любые контейнеры на платформы «Лиски», а только те, на которые у перевозчика заключен договор с компанией.

На долю транзитных контейнеров приходится 5-8% совокупного грузооборота контейнеров в Порту Одессы. Основными получателями/отправителями являются Белоруссия, Молдавия и Россия; объемы грузооборота контейнеров со странам ЕС совершенно незначительны.

Белоруссия имеет значительный потенциал с оптимизацией в 2012 году перевозок блок-поездом «Викинг»¹⁶⁸ за счет введения фиксированных тарифов, впрочем пока что особых успехов не отмечается из-за отсутствия должного упреждающего маркетинга и не особой адаптивности операторов поездов. Часто оказывается дешевле и быстрее доставить экспортируемый груз из Белоруссии навалом и поместить в контейнеры уже в Одессе.

Иллюстрация 56: Маршрут блок-поезда «Викинг»



Также вследствие нехватки контейнеров в Белоруссии грузы часто перевозятся в контейнерах Белорусской железной дороги, после чего грузы необходимо перегружать в другие контейнеры в порту¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Блок-поезд «Викинг», осуществляющий перевозку грузовиков и контейнеров, является совместным проектом железных дорог Литвы, Белоруссии и Украины, стартовавшим в 2003 году. Его операторами на Украине является подразделение УЗ «Лиски», подразделение РЖД «Трансконтейнер Украина» и АО «ПЛАСКЕ». Поезд «Викинг» курсирует по неизменному расписанию по маршруту Клайпеда-Ильичевск через Вильнюс, Минск и Киев. Полная длина маршрута составляет 1734 км. Перевозки осуществляются по государственным сниженным тарифам, совместно согласованным ж/д компаниями, и по неизменному расписанию.

В проекте успешно реализованы передовые технологические инновации (электронные печати, электронные декларации, GPS-GSM-слежение). Он также является одним из лучших региональных примеров того, насколько хороших результатов позволяет добиться здоровое и открытое многостороннее сотрудничество (благодаря работе межнациональных рабочих групп из представителей таможенных служб, администраций железных дорог и портов, процедуры пересечения украино-белорусской границы и белорусско-литовской границы суммарно занимают всего 30 минут). Впрочем, достичь коммерческих целей, поставленных инициаторами, проекту не удалось – грузы перевозятся либо в/из Клайпеды в Минск, либо в/из Ильичевска в Минск, а не по всему маршруту Ильичевск-Клайпеда.

¹⁶⁹ Одним из основных видов грузов являются знаменитые трактора «Беларус» и детали к ним, изготавливаемые на Минском тракторном заводе (МТЗ). 80% этой продукции транспортируется через Клайпеду, Одесса находится на втором месте. Этому грузопотоку, равно как и другим, может грозить опасность после того, как президент Белоруссии Александр Лукашенко, столкнувшись с жесткими санкциями со стороны ЕС и находясь в непростой ситуации с поставками нефти из России, в ноябре 2012 года объявил, что весь белорусский экспорт будет перенаправлен в российские порты. Как считают политические аналитики, в этот раз президенту Лукашенко может не остаться ничего другого, как сдержать свое обещание, ранее данное им в 2004 году президенту Путину.



Как бы там ни было, принятое в начале 2012 года операторами поезда решение об организации трех регулярных рейсов в неделю и привлечении всех контейнерных грузов к перевозке поездом «Викинг» (а не только транзита), направляемых из Украины в Белоруссию и Литву и в обратном направлении, оказалось успешным. Объемы грузоперевозок несомненно возросли, но, что примечательно, существенно возросли объемы транзитных грузов, перевозимых этим поездом.

Таблица 27: Объемы грузоперевозок блок-поездом «Викинг» по Украине (TEU)

	2008	2009	2010	2011	2012
Всего перевезено	6 070	6 012	4 083	3 585	13 885
Общее кол-во только груженых	3 619	3 759	3 091	2 384	9 167
Общее кол-во груженых в/из Одессы	610	170	232	450	3 944

Что касается автомобильного сообщения, то порт имеет один главный въезд (125 автомобилей в день) и пять дополнительных (технологических) въездов. Основная подъездная дорога длиной 6,4 км имеет 2 полосы, была построена в период с 1996 по 2009 годы за 109 млн долл. США и включает в себя эстакаду протяженностью 516 м и высотой 54 м, соединяющую порт с «Сухим портом Евротерминал», позволяющую разгрузить городские улицы от большегрузных автомобилей, в основном, контейнеровозов, улучшить экологическую ситуацию в районе Пересыпи и соединить контейнерный терминал с одесской окружной дорогой.

Проектная пропускная способность дороги составляет 3000 грузовиков в день, что эквивалентно 2,5 млн TEU в год. Нерешенной остается задача альтернативной подъездной дороги на случай, если автодорога будет временно нефункциональна, поэтому потребность в организации наземного ж/д сообщения и, как следствие, сухого ж/д порта, имеет критическое значение.

В 2005 году было учреждено ООО «Евротерминал» для реализации проекта крупного центра логистики – сухого порта на участке площадью 50,2 га, расположенном в 5 км на северо-запад от морского порта, сообщение с которым должна была обеспечивать дорога и вышеописанная эстакада. Реализация проекта стала возможной благодаря тесному сотрудничеству между государственными органами, городской администрацией Одессы, администрацией порта, частными инвесторами и ЕБРР.

Работы по проекту еще продолжаются, а окончательный ввод объекта в эксплуатацию ожидается в 2015 году. Проект был выбран в качестве одного из двух возможных мест расположения Международного центра логистики в рамках финансируемого ЕС проекта «Международные центры логистики для Западных стран ННГ и Кавказа».

Первоначально «Евротерминал» задумывался как буферная зона порта, обеспечивающая работу различных терминалов за счет устранения проблемы нехватки площадей для хранения и обработки грузов и интенсивного дорожного движения на территории порта. Таким образом, на первом этапе работа была сосредоточена на строительстве парковки для TIR-грузовик на 400 мест на территории 5 га, оборудованной всем необходимым для грузовиков и водителей, въезжающих и выезжающих из порта, а также на оборудовании депо порожних контейнеров. В настоящее время ведутся работы по расширению площади данного объекта.



В первой половине 2012 года наконец завершилось продолжавшееся несколько лет обустройство пункта таможенного досмотра, и теперь на территории терминала допускается хранение также и грузенных контейнеров.¹⁷⁰

Этот прогресс позволил компании НРС перенести все свои таможенные процедуры из переполненного порта на территорию «Евротерминала». Разместив на своей территории представителей других государственных служб, «Евротерминал» на сегодняшний день функционирует фактически в режиме «единого окна» для перевозчиков и коммерсантов. «Евротерминал» де-факто превратился в пропускной пограничный пункт. Впрочем, данный статус требует подтверждения полномочным органом. Сегодня ситуация выглядит не столь оптимистично. По неподтвержденной информации, между акционерами «Евротерминала» не прекращаются разногласия, поскольку компания, судя по всему, столкнется с финансовыми трудностями, выплачивая кредит, ранее предоставленного ЕБРР.

Второй этап проекта предусматривает обустройство участка под логистическую деятельность и операции. Данный этап, в ходе которого планируется осушить большую заболоченную территорию бывших городских отстойников, пока находится в подготовительной фазе, и окончательное решение по нему еще не принято.

В любом случае необходимо подчеркнуть, что одной из главных предпосылок успешного развития проекта в целом является обеспечение сообщения участка с автодорожной и железнодорожной сетью Украины. Движение по существующей подъездной дороге затруднено (она также обслуживает близлежащие жилые массивы) и поэтому представляется недостаточной для прогнозируемого грузооборота. Также отсутствует ж/д сообщение с участком, хотя функционирующая ж/д ветка проходит всего в нескольких сотнях метров.

Финансирование строительства этих подъездных путей, на государственную поддержку которого рассчитывать не приходится, является следующим актуальным вопросом, поскольку по самой последней оценке (2012 года) только прокладка новой двухполосной дороги протяженностью 3,6-4 км параллельно существующей обойдется в сумму до 12 млн долл.

Единое окно и система единого информационного портового сообщества

Среди портов стран-бенефициаров ТРАСЕКА Порт Одессы несомненно является наиболее передовым в сфере реализации концепций «единого окна» и системы единого информационного портового сообщества.

Администрация порта организовал рабочую группу по вопросу организации системы «единого окна», в состав которой вошли представители министерства инфраструктуры, таможенной службы, а также фитосанитарной, ветеринарной и экологической служб.

Проект системы единого информационного портового сообщества был инициирован в 2011 г. на локальном уровне. В рамках проекта была получена информация и данные о практике использования таких систем от зарубежных портов (Марселя, Клайпеды, Констанцы). Поддержка Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) и их генерального партнера – Ассоциации информационных портовых сообществ привели к созданию в 2012 году компании «ППП

¹⁷⁰ Компания рассчитывает, что сможет обрабатывать 1 млн TEU в год после окончательного ввода терминала в эксплуатацию.



33-35»¹⁷¹, государственно-частного предприятия в составе администрации порта и частной украинской компании «ПЛАСКЕ» с целью разработки системы единого информационного портового сообщества (ЕИПС) для Порта Одессы. В том же году «ППЛ 33-35» стала одной из двух представительниц стран, не входящих в ЕС, получивших членство в Европейской ассоциации информационных портовых сообществ (EPCSA).

Положения нового таможенного кодекса также открывают возможности для реализации ряда мер, основанных и призванных обеспечить максимально возможное соответствие практикам, правилам и рекомендациям Сети экспертов ООН (и ЕС) в поддержку безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе (UNNEExT), комиссии ООН по вопросам международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и Всемирной таможенной организации (ВТамО). Более того, данные меры дополняют друг друга:

- Одесской таможне были делегированы многие полномочия региональной таможни;
- В настоящее время таможенная служба действует от имени всех пограничных служб в вопросах касательно грузов (еще продолжаются работы в сфере ИТ по обеспечению доступа других служб к единой базе данных)¹⁷²;
- единственным необходимым документом для грузов, проходящих перевалку, является коносамент. Транспортные документы в целом (такие как коносамент, железнодорожные накладные CIM или SMGS) теперь считаются грузовой таможенной декларацией;
- свободная практика: после введения электронного обмена данными о грузах сократился объем бумажной работы и, главное – стивидорные операции начинаются сразу после швартовки, что всякий раз экономит около часа стоянки судна в порту. Комиссия может подняться на борт позже в любое время. На практике такая процедура уже осуществляется в отношении контейнеровозов и танкеров;
- с целью оптимизации дорожного движения, сокращения времени ожидания и устранения заторов в порту были введены многооборотные карты электронного доступа для экспедиторов, которые также могут использовать их для внесения информации в базу данных порта и получения уведомления о назначенном времени подачи их грузовиков в порт;
- грузы теперь могут проходить таможенную очистку до прибытия и после отправки из порта стараниями «уполномоченных» агентов. Также допускается хранение грузов без процедуры таможенной очистки: в зависимости от срока хранения предусмотрены три типа складов – простой (1 месяц), таможенный (3 месяца) и временный (свыше 3-х месяцев);
- благодаря новому таможенному кодексу, который вводит понятие «компромисса, мирового соглашения», допущенные в декларации ошибки таковыми и считаются, а не рассматриваются в обязательном порядке как нарушение таможенных правил;

¹⁷¹ «ППЛ» расшифровывается как «планирование портовой логистики», «33» и «35» – это номера пунктов рекомендаций Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

¹⁷² При таможенной очистке судов представители других служб по-прежнему входят в состав комиссии и поднимаются на борт судна.



- Пилотный проект по внедрению системы электронных нарядов, стартовавший 8 октября 2012 г., стал знаковым решением в общем процессе: в соответствии с новой процедурой экспедиторы теперь уведомляют судовых агентов о своем намерении принять поставку импортируемых контейнеров в порту через специализированную электронную систему. Если агент подтверждает свое согласие через систему, то офицер таможни проводит анализ рисков и излагает свои требования (физический досмотр, взвешивание и (или) сканирование контейнера), что позволяет экспедитору не теряя времени осуществить необходимые формальности, получить электронный наряд и забрать контейнер из терминала. Система ЕИПС была вначале опробована на операторах контейнерных терминалов, после чего к работе с ней были подключены судовые агенты и экспедиторы. 20 ноября 2012 г. администрация порта и таможенная служба объявили, что они прекращают прием документов на бумажных носителях с 1-го февраля 2013 г.¹⁷³.

Однако столь стремительный процесс требует некоторых замечаний:

- как подчеркнули операторы терминалов, судовые агенты и экспедиторы, процесс обсуждения и принятия решения осуществлялся администрацией порта, представителями соответствующих государственных служб, министерств и компании «ПЛАСКЕ» без их участия; такой советского стиля подход, когда решение о введении радикальных изменений принимается на самом верху, противоречит европейской практике, предусматривающей длительные переговоры между портом и потребителями его услуг по вопросу внедрения новых инструментов и процедур, которые должны быть не только эффективными, но и приемлемыми и, в конечном счете, желанными для пользователей, которые имели бы возможность и достаточно времени на то, чтобы убедиться в обеспечиваемых ими преимуществах¹⁷⁴. Остается надеяться, что пользователи услуг порта будут в большей мере задействованы и играть более важную роль в процессе дальнейшего развития проекта информационного портового сообщества;
- При всей амбициозности проекта ЕИПС, вызывают беспокойство сроки, предоставленные администрацией порта пользователям услуг на адаптацию своих внутренних рабочих процедур. Похоже, что администрация порта и разработчики проекта не учли должным образом тот факт, что пользователям необходимо согласовать свою IT-архитектуру и процессы в столь сжатые сроки с тем, чтобы не только удовлетворять техническим требованиям порта. В данном случае опять же диалог и совместное планирование позволили бы избежать ненужных трений;
- Планируется, что системой ЕИПС будут пользоваться все (как заявляется, порядка 500) компаний, которые работают с портом на регулярной основе. Необходимо отметить, что на территории порта организовано рабочее место, где экспедиторы (или пользователи), которые не успели или не имели

¹⁷³ Реализация системы ЕИПС на основе безбумажного электронного обмена данными фактически началась только 2 сентября 2013 года.

¹⁷⁴ К примеру, как сообщало в 2011 году руководство IT-департамента Порты Клайпеды, к моменту окончательной реализации аналогичного проекта оказалось, что порядка 80% рабочего времени (около нескольких месяцев) у них ушло на обсуждения, разъяснения, переговоры и выработку компромиссов с и между заинтересованными сторонами, и лишь 20% времени заняла разработка и внедрение программной части системы информационного портового сообщества.



возможности получить доступ к системе, смогут внести в нее информацию с бумажных носителей. Такое решение очевидно адресуется мелким операторам или перевозчиками сектора МСБ, не имеющим в своем арсенале сложных информационных систем. Впрочем, пока что отсутствуют какие-либо сведения о том, как долго это рабочее место будет функционировать и какова будет стоимость этой услуги. Приемлемого решения проблемы дискриминации представителей МСБ при внедрения систем информационного портового сообщества так нигде и не было найдено (и в первую очередь в странах ЕС);

- Пока не ясно, как будет интегрирована в систему УЗ (и «Лиски»), что определенно могло бы улучшить организацию ж/д операций в порту и возможно увеличило бы объем ж/д перевозок контейнеров;
- Более серьезное беспокойство вызывает выбор администрацией порта партнера по разработке, внедрению и дальнейшей модернизации системы. Один из общих базовых принципов, как установленных ЕС, так и исповедуемых СЕФАКТ ООН и ЕРКСА, гласит, что система информационного портового сообщества должна внедряться и сопровождаться объективным и нейтральным поставщиком услуг, пользующимся доверием портового сообщества. «ПЛАСКЕ» несомненно является профессиональной компанией, обладающей необходимой квалификацией для выполнения подобных задач, имеющей также богатый опыт по реализации схожих проектов. Вместе с тем компания также оказывает экспедиторские услуги и выполняет функции судового агента, что, таким образом, чревато, а иногда и фактически приводит (о чем будет рассказано далее) к конфликтам интересов с другими пользователями.

Как бы то ни было, внедрение системы ЕИПС вновь подчеркивает динамизм менеджмента Одесского порта и лидерской позиции Одессы среди украинских портов в деле внедрения самых современных методов работы и технологий в организации рабочих процессов порта.

Политическая и административная поддержка, с самого начала полученная от премьер-министра Украины, несомненно, представляет собой лучшее доказательство успеха проекта ЕИПС. Кабинет министров Украины даже принял решение о реализации такой системы в Ильичевске и издал соответствующее постановление № 553 от 3 июля 2013 года. Следует подчеркнуть, что это постановление делает использование системы обязательным для всех заинтересованных сторон, участвующих в процессе перевозок и наделяет АМПУ функциями управления и координации.



4 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ – КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

В международной практике, железнодорожные паромы, как правило, используются для сокращения маршрутов, пересекая небольшие по протяженности участки внутренних вод (крупных рек, широких устьев, озер) или морей (соединяя острова с материковой частью, как, например, Сицилию и Калабрию) в случаях, когда мосты или тоннели еще не построены или их строительство не представляется возможным. Железнодорожные паромные переправы могут эффективно использоваться для транспортировки грузов или пассажиров от двери-до-двери, включая более длительную часть ж/д маршрута на суше. Такие решения применяются по обе стороны водного пространства. Переправы также могут быть сооружены для организации сообщения с анклавами, имеющими выход к воде, без необходимости пересечения территории зарубежных стран, как в случае переправы Балтийск-Усть-Луга в Калининградской области в России, или с близлежащими странами в обход беспокойных регионов (Порт «Кавказ»-Поти в обход Абхазии).

В ТРАСЕКА, напротив, железнодорожные паромы используются для преодоления значительных морских расстояний и эксплуатируются как на Каспийском, так и на Черном море.

4.1 Азербайджан

Ж/д паромные переправы на Каспии были построены в 1960-х годах по следующим причинам:

- отсутствие полноценного порта в Красногорске (179 морских миль от Баку, ныне Туркменбаши), который при этом был конечной станцией всей центрально-азиатской ж/д сети,
- невозможность как-либо иначе транспортировать уран и нефть из Шевченко (269 морских миль от Баку, ныне Актау) и со временем поставлять туда все необходимое для строительства города, промышленного комплекса и мощной атомной электростанции.

В то время единственный полноценный порт имелся в Баку, где также функционировало морское училище (ныне Государственная морская академия Азербайджана) и судоходная компания («Каспар»– ныне Азербайджанская государственная каспийская судоходная компания, которая фактически была создана в ее нынешнем виде в 1953 году), а Красногорск и Шевченко административно подчинялись Баку, поэтому логичным решением стало поручение «Каспар» организации паромного сообщения.

Распад СССР привел к тому, что все новые независимые страны Центральной Азии оказались отрезанными от Каспия, который обрел стратегическое значение, как маршрут, альтернативный российским трубопроводам, для экспорта нефти и газа через Актау, Туркменбаши и Баку.

В первые годы независимости экономическая политика Азербайджана фокусировалась на наращивании экспорта нефти и разработке новых морских месторождений нефти и газа в Каспийском море (Карабах, Азери-Чираг-Гюнешли, Шах-Дениз). Таким образом, инвестиции в судоходную отрасль были, главным образом, ориентированы на

увеличение флота танкеров, судов и плавучих средств, обслуживающих потребности морской добычи нефти и газа¹⁷⁵.

В период с 2004 по 2009 годы «Каспар» принял поставку 7 новых однотипных танкеров (типа «Президент Гейдар Алиев»), построенных на модернизированной верфи «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде, которые максимально приспособлены для каспийского мореходства (дедвейт 13 500 тонн, осадка с грузом 7 м)¹⁷⁶.

Из-за приоритета инвестирования в танкерный флот, эксплуатируемый «Каспар» флот ж/д паромов¹⁷⁷ и ролкерных судов¹⁷⁸ обеспечивал сообщение только между Баку, Актау и Туркменбаши. Ситуация оставалась неизменной в течении более 15 лет¹⁷⁹.

Иллюстрация 57: Теплоход «Mercury 1» (тип «Дагестан») швартуется в Порту Актау, март 2012 г.



Несколько внутренних и внешних факторов вызвали необходимость повторной оценки ситуации:

- паромы и ролкерные суда были построены в то время (советское), когда судоходные компании получали топливо практически бесплатно, поэтому не было объективных причин заботиться о расходе топлива или его качестве;

¹⁷⁵ «Каспморнефтефлот», подразделение Государственной нефтяной компании Азербайджана (SOCAR), специализирующееся на морских перевозках нефти, техническом обслуживании, добыче нефти и газа, строительстве, обслуживании и транспортировке плавучих буровых установок, подводных трубопроводов и других коммуникациях, а также на противопожарных и спасательных операциях, эксплуатирует флот из 259 барж, буксиров и прочих плавсредств.

¹⁷⁶ Таким образом, танкерный флот «Каспар» увеличился до 43 судов (из 84 всех судов компании по состоянию на декабрь 2012 г.).

¹⁷⁷ 7 судов класса «Дагестан» вместимостью 28 вагонов или 200 пассажиров (если не перевозятся опасные грузы IMO или нефтепродукты), построенные в период с 1984 по 1986 годы.

¹⁷⁸ 2 судна постройки 1984-85 гг. класса «Ro-8» с кормовой аппарелью вместимостью 33 трейлера

¹⁷⁹ Флот сухогрузов пополнился лишь 2 судами «река-море» типа «Волга» (в 1994 и 2002 годах) и сейчас насчитывает 26 судов. Эти суда были также построены на упомянутой ранее верфи «Красное Сормово».

- техническое обслуживание, ремонт и эксплуатация стареющего флота становится все более трудными и дорогостоящим занятием, а суда более не могут развивать свою проектную скорость;
- новые схемы экономических взаимоотношений и диверсификация торговли в отношении транспортируемых грузов и схем торговли привели к повышению роли портов Туркменбаши и даже в большей степени Актау. К примеру, после того как СССР испытывал хронический дефицит зерна, в особенности с наступлением 1970-х (импортировав до 28 млн т пшеницы в 1984 году), многие пост-советские страны вскоре стали экспортерами зерновых, а некоторые из них весьма крупными¹⁸⁰. Такие радикальные перемены породили небывалые по своим масштабам задачи для отрасли логистики.
- Казахстан по-прежнему испытывает нехватку хоперов, зерновых терминалов¹⁸¹ и судов для транспортировки зерновых.

Вместе с тем паромы компании «Каспар» (доля которых во флоте компании незначительна) проектировались с учетом потребностей внутренних перевозок в СССР, а не задач транскаспийского сообщения Azerbaijan с ближайшими и дальними партнерами по международной торговле.

Иллюстрация 58: Теплоход «Bestekar Gara Garayev» (класс «Ro-8») в Порту Актау, декабрь 2012 г.



В связи с этим власти Azerbaijan инициировали программу модернизации ж/д паромного флота.

Во-первых, 4 современных ж/д парома на 52 вагона,¹⁸² построенные в 2005-2006 г. на верфи «Ульяник» в Пуле, Хорватия, были закуплены у российской судоходной компании из Махачкалы в период с 2009 по 2011 годы.

¹⁸⁰ В 2011-2012 маркетинговом году Россия (10 млн т), Казахстан (7 млн т) и Украина (6 млн т) заняли соответственно 5-е, 6-е и 8-е места в рейтинге крупнейших мировых экспортеров пшеницы.

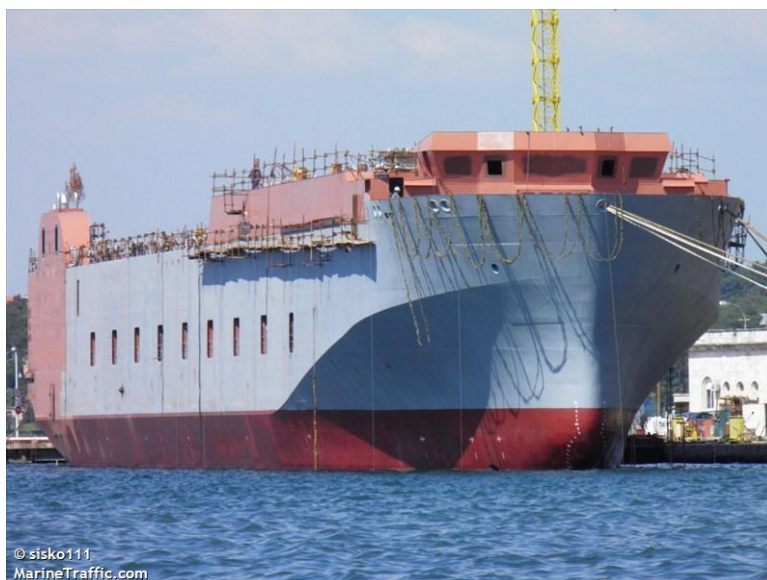
¹⁸¹ По состоянию на сентябрь 2012 г. существовали планы по постройке одного ж/д зернового терминала на границе Китая и еще одного на границе Туркменистана и Ирана. «Продовольственная контрактная корпорация» (зернотрейдер правительства Казахстана) также рассматривает возможность наращивания перевалочных мощностей зернового терминала в Актау и строительство вспомогательного терминала в Курыке.

Иллюстрация 59: Теплоход «Karabakh» (на 52 вагона) при заходе в Порт Актау, февраль 2012 г.



Затем в 2011 году на верфи «Ульяник» был размещен заказ на постройку 2 судов вместимостью 54 вагона и проектной скоростью 14,5 узлов (с возможностью дозаказа еще трех) по цене 22 млн евро за судно. В 2012 году суда были поставлены, что увеличило ж/д паромный флот компании «Каспар» до 13 единиц и обеспечило ее статус крупнейшей в мире компании по обслуживанию паромных переправ.

Иллюстрация 60: Теплоход «Barda» (на 54 вагона) на верфи в Пуле, Хорватия, 2012 г.



Результаты этой политики оказались впечатляющими, несмотря на глобальный финансовый кризис.

¹⁸² Или 58 16-ти метровых трейлеров.



Таблица 28: Объемы перевозок ж/д паромов «Каспар»

Количество груженых вагонов и соответствующий вес грузов в тысячах тонн							
		2008	2009	2010	2011	2012	2012/2008
Бку-Актау	Вагоны	2 161	1 486	5 008	7 847	9 903	358%
	Вес	96,7	105,4	348,6	426,9	472,3	388%
Актау-Баку	Вагоны	1 625	1 422	4 637	11 158	11 453	605%
	Вес	123,7	108,2	346	925,2	934	655%
Баку-Туркменбаши	Вагоны	15 799	18 518	18 692	19,67	20 658	31%
	Вес	1 213,8	¹ 303,6	1 481,8	1 587,4	1 693,1	39%
Туркменбаши-Баку	Вагоны	13 141	16 493	18,32	19 511	20 958	59%
	Вес	654,7	779,2	768,6	893,4	773,3	18%
Общее кол-во вагонов		32 726	37 919	46 657	58 186	62 972	92%
Общий вес			²				
		2 088,9	296,4	2 945	3 832,9	3 872,7	85%
из которых в/из Актау		10,55 %	9,30%	23,59 %	35,28 %	36,31 %	

Также обращает на себя внимание растущая доля грузооборота с Казахстаном.

При оптимальных условиях, а именно:

- при полном работоспособном состоянии всех 5 ж/д мостов и рамп в каспийских портах (1 в Актау, 2 в Туркменбаши, 2 в Баку) (на сегодня одной из рамп в Туркменбаши требуется ремонт),
- их отведении исключительно под нужды ж/д паромного сообщения, что исключает простой на рейде в ожидании швартовки за исключением плохих погодных условий, что позволит паромам «Каспар» придерживаться фиксированного расписания (единственная рампа в Актау часто загружена танкерами малой грузоподъемности, а суда могут простаивать от 3 до 5 дней и даже дольше, как в Порту Актау, так и в Туркменбаши),
- при наличии в каждом порту сортировочных станций достаточной пропускной способности, оснащенных достаточным количеством локомотивов, обеспечивающих своевременную сортировку вагонов и бесперебойное движение подвижного состава с/на причалы и из/в национальную ж/д сеть (небольшая сортировочная станция является одним из узких мест в Актау),
- при наличии адекватных/быстрых процедур пересечения границы и портовых процедур (включая сокращение времени таможенной очистки и более оперативное оформление грузовых документов), позволяющих, в частности полностью подготовить отбывающие составы к погрузке до прибытия судна и выполнить все процедуры в отношении прибывающих поездов после отхода судна (длительные процедуры характерны для всех трех каспийских портов, особенно для Актау и Туркменбаши),



находящийся в распоряжении «Каспар» ж/д паромный флот способен ежегодно перевозить свыше 92 тыс. вагонов и 5,5 млн т грузов между тремя каспийскими портами, тогда как в 2012 году он перевез 63 559 вагонов и 3,795 млн т грузов¹⁸³, что на 45% меньше.

Согласно нормативам советской поры, применявшимся на станции «Ильичевск-Паромная» и на «Варна Ферри Комплекс» объемы перевозок могут быть увеличены практически вдвое (подробный расчет представлен в Приложении VIII).

Это также позволило бы привлечь на транскаспийские паромные переправы весь объем автомобильных грузоперевозок между Турцией и странами Центральной Азии, которые сегодня осуществляются преимущественно через территорию Ирана и России (Таблица 21). В настоящее время вследствие нерегулярности рейсов и приоритета для ж/д транспорта перевозка грузовиков на ж/д паромах носит случайный характер в зависимости от наличия свободного места на борту судна.

Несомненно нужны инвестиции в модернизацию второй ж/д ramпы в Порту Туркменбаши, также на расширение и реконструкцию сортировочных станций в Актау и Туркменбаши и их оснащение достаточным количеством тягового транспорта.

Впрочем, основной задачей является внедрение во всех портах соответствующих процедур, призванных разграничить административные процедуры в отношении грузов и операции по обслуживанию судов, что позволит сократить время пребывания судов в порту до срока, необходимого для выполнения чисто технических операций, т.е. швартовки/отшвартовки и разгрузки/погрузки.

4.2 Казахстан

«Казмортрансфлот» (КМТФ), молодая судоходная компания, созданная в 1998 году, в 1999 году получила статус национальной судоходной компании Казахстана. Она является дочерним предприятием «КазМунайГаз», государственной нефте- и газодобывающей компании, которая, в свою очередь, является аффилированной компанией (государственного) Фонда национального благосостояния «Самрук-Казына».

КМТФ постепенно наращивала свой флот, инвестировав в него 240 млн долл. в период 2003-2011 годов, и теперь эксплуатирует 2 зафрахтованных сухогруза «река-море» типа «Волга» и 21 собственное судно: 8 барж грузоподъемностью 3600 т, 5 буксиров, 3 нефтяных танкера дедвейтом 12 000 тонн, 3 – 13 000 тонн и 2 танкера класса «афрамакс» (нефтяные танкеры дедвейтом менее 120 000 тонн, используемые для перевозки нефти на коротких и средних маршрутах из/в порты, не позволяющие принимать крупнотоннажные танкеры категорий VLCC и ULCCS) дедвейтом 115 000 тонн (выполняющих рейсы в Черном и Средиземном море).

Параллельно с планом реконструкции Порты Курыка КМТФ намеревается закупить 2 ж/д парома того же типа, что компания «Каспар» заказывала на судостроительной верфи «Ульяник». Суда обойдутся заказчику дороже – 30 млн евро каждое, поскольку работают они на СПГ. Тендер планировался на июль 2013 г., а поставка судов ожидалась в 2015 г. Однако до настоящего времени тендерная процедура не была запущена.

Появление второго ж/д паромного перевозчика на Каспии можно считать признаком нормального позитивного развития, являющегося следствием роста и диверсификации экономики Казахстана.

¹⁸³ Данные, т.е. количество вагонов и объемы обрабатываемых грузов, несколько отличаются в зависимости от источника («Каспар» или БММТП)



Вместе с тем перевозки ж/д паромными являются сложными и требующими точности операциями, осуществляемыми с участием широкого круга субъектов, что пуще остальных процессов судоходной отрасли требует организационной структуры и координации военного образца для надлежащей организации работы. Очевидно, что КМТФ не имеет необходимой квалификации в этой сфере.

Кроме того, существующие инфраструктурные ограничения не будут устранены к тому времени, когда КМТФ получит свои новые суда – строительство Порты Курыка займет гораздо больше лет, Порт Алята может быть не полностью введен в эксплуатацию, а порт Актау остается под вопросом.

Таким образом, судоходным компаниям следует тесно сотрудничать, чтобы избежать операционных конфликтов и неблагоразумной конкуренции, тем более, что Каспий является сравнительно небольшим и закрытым рынком. В таких случаях слепое отстаивание национальных интересов, базирующееся на бездумном толковании межправительственных соглашений, как правило, ведет к крупным потерям не только судоходных компаний, но и торговых партнеров и других заинтересованных сторон.

Наконец, имеется гораздо больше других неотложных задач, нежели оценки того, в каких долях будут распределяться грузопотоки и поступления от морских грузоперевозок между теми или иными странами: партнеры в рамках судоходной отрасли должны прилагать свои усилия к совместной разработке «мягких» мер организационно-информационного характера, призванных упорядочить и упростить процедуры и повысить общую эффективность существующих паромных переправ между Баку и Актау. Сегодняшняя реализация соответствующих мер по организации регулярного паромного сообщения также упростит задачу запуска на маршрут новых паромов, когда произойдет их поставка.

Учреждение постоянной двусторонней рабочей группы по вопросам ж/д паромного сообщения или судоходства представляется наиболее оптимальным вариантом¹⁸⁴. Помимо решения вышеупомянутых вопросов, такая группа могла бы в будущем также заниматься решением повседневных задач, таких как внедрение централизованной/комплексной системы заказа услуг¹⁸⁵ (с целью оптимизации загрузки судов), совместная разработка тарифов и расписаний, сбор данных об операционной, коммерческой и финансовой деятельности, анализ КПЭ, гармонизация портовых и судовых процедур и документации, объема обязательств перевозчика и соответствующего страхового покрытия и т.д.

Следует отметить, что в закрытом рынке Каспия все компании, предоставляющие услуги, связанные на каком-то этапе с морским транспортом (железные дороги, судоходные линии и порты) являются государственными, а морские перевозки регулируются специальными межправительственными соглашениями¹⁸⁶.

¹⁸⁴ На практике судоходные компании, осуществляющие совместное обслуживание маршрута, эксплуатацию судов и т. п. назначают по одному (или несколько) своему представителю, отвечающему за все (или отдельные) вопросы сотрудничества. Сформированная по такому принципу рабочая группа проводит регулярные заседания (как правило, раз в полгода или год) или специальные заседания в неотложных случаях.

¹⁸⁵ С возможностью доступа к такой системе других категорий пользователей услуг ж/д паромов, например, пассажиров (с транспортными средствами или без таковых), компаний-автоперевозчиков (при этом чисто ролкерные маршруты, осуществляемые «Каспар» должны быть также отображены в системе).

¹⁸⁶ Морские соглашения также существуют, например между некоторыми морскими державами в ЕС и зарубежными странами. Участники соглашения всегда подчеркивают проявление доброй воли для содействия торговли, без дискриминации по отношению к третьей стороне, и документ по большей части рассматривает ряд административных вопросов, связанных с флагом, статусом экипажа и судна в



Более того, внутренний рынок морских транспортных услуг все еще в основном состоит из перевозки грузов и товаров в вагонах на железнодорожных паромов. Эта особенность является уникальной во всем мире. Недавний скачок роста объема ролкерных перевозок (в основном TIR-грузовиков) обусловлен больше политическими факторами, нежели расчетом стоимости или времени транзита. По-прежнему, морские коммерческие перевозки в контейнере являются незначительными.

Также отмечается несоответствие или полное отсутствие специальной портовой инфраструктуры (железнодорожные/Ro-Ro ramпы/мосты).

И потому так остро стоит вопрос о необходимости тесного сотрудничества между судоходными компаниями, координации расписания, гармонизации их предложений и оптимизации использования грузоподъемных мощностей (например, погрузка груза/грузовиков/вагонов, оставленных одним судном, в первую очередь должна проводиться на следующие, независимо от того, кто является владельцем/оператором судна). Очевидно, что государственные (железные дороги) и частные (владельцы грузовиков) отправители, стремясь погрузиться на первый же рейс, ожидают применение единых тарифов.

Это не означает, однако, отсутствие конкуренции: вагоны и грузовики могут ехать в обход Каспийского моря если стоимость перевозки морским путем окажется слишком высокой, а/или качество обслуживания - неудовлетворительным.

Тем не менее, развитие конкуренции на море возможно только и при условии большого оборота чистых ролкерных перевозок при наличии должной портовой инфраструктуры¹⁸⁷.

Когда материализуется намерение правительства Туркменистана об организации собственного ролкерно-пассажирского маршрута между Туркменбаши и, помимо прочих портов¹⁸⁸, Баку, опыт, полученный в рамках сотрудничества с КМТФ, может быть полезен при организации аналогичной адаптивной структуры для координации операций данного нового маршрута и маршрутов «Каспар».

В более широкой перспективе можно надеяться на то, что паромное сообщение (железнодорожное и ролкерное) в Каспийском море будет однажды интегрировано в рамках единой коллективной информационной платформы, подобно той, что реализована, например, в Западной Европе. Система паромного сообщения на Каспии могла бы стать эффективным инструментом для привлечения новых потребителей транспортных услуг как в коридор ТРАСЕКА, так и в Север-Южный (морской) транспортный коридор и стать первым шагом на пути признания региональных паромных переправ настоящей Морской магистралью.

территориальных водах/на берегу другой стороны. В Каспийском море, однако, такие соглашения также включают пункт о четком двустороннем распределении транспортировки грузов.

¹⁸⁷ Для сравнения, те несколько железнодорожных паромных сообщений все еще существующих в ЕС, находятся в ведении одной компании в условиях отсутствия конкуренции (например, датская частная компания DFDS в Балтийском море, государственная компания Bluvia в Италии).

¹⁸⁸ Согласно последним обнародованным Туркменистаном пресс-релизам (октябрь 2012 г.), правительство теперь склоняется к варианту развития судоходного сообщения с Россией через порты в Махачкале, Дагестан и в Оле в районе Астрахани в устье Волги.



5 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ – ЧЕРНОЕ МОРЕ

Ж/д паромные операции осуществляются в «Варна Ферри Комплекс» и коммерческих морских портах Ильичевска и Керчи в Крыму (в последнем обрабатываются практически только бестарные грузы, следующие в/из Донбасса – региона с высокой концентрацией промышленных предприятий), Дериндже в заливе Измит, Самсун на черноморском побережье Турции¹⁸⁹, а также Поти и Батуми в Грузии.

Кроме того, при утверждении новой тарифной политики на 2011 г. «Укразализныця» расширила перечень станций, обеспечивающих прямое сообщение с ж/д паромными переправами. Теперь, помимо коммерческих морских портов Ильичевска и Керчи, прямое ж/д сообщение организовано с Портом «Крым»¹⁹⁰ и Ильичевским морским рыбным портом.

Железнодорожные паромные перевозки впервые начали выполняться в ноябре 1978 с целью улучшения крайне важного на то время торгового маршрута между СССР и его ближайшим союзником в Восточной Европе – Болгарией. В то время маршрут обслуживали 4 однотипных суда (эксплуатирующийся до сих пор) вместимостью 108 вагонов каждый – 2 парома болгарской компании NaviBulgar и 2 парома Черноморского морского пароходства «Бласко», которые были задействованы только на этом маршруте (позднее на переправе была организована перевозка контейнеров). Политические и экономические перемены, а также изменения в схемах торговли и потребления, свели к нулю значимость этого торгового маршрута.

В 1996 году преемники перевозчиков советской поры, теперь уже приватизированная NaviBulgar и основанная в 1995 году компания «Укрферри» – обе национальные перевозчики в своих странах, начали организовывать маршруты в порты Грузии. В то время в Порту Поти не было ж/д моста и рампы, и вагоны приходилось сгружать и подавать на борт с помощью плавучего крана. Мост и рампа были наконец построены в 1999 году благодаря инвестиционной программе ЕС ТАСИС. Поначалу осуществлялась перевозка почти исключительно нефтепродуктов, импортировавшихся Украиной из Азербайджана и Центральной Азии. Однако организация этого нового судоходного маршрута активизировала торговые отношения между Украиной и Грузией – если в 1996 г. грузооборот составил 10 тыс. т, то в 2007 г. он превысил 1 млн т.

¹⁸⁹ Проект железнодорожно-паромного сообщения между Турцией и Россией был инициирован в 2005 году в целях поддержки экспортных поставок Турции в Центральную Азию и Россию и облегчения движения товаров между Россией и странами Ближнего Востока по железной дороге. С тех пор предпринимались неоднократные попытки наладить регулярный сервис между Самсуном и портом «Кавказ», которые не имели успеха из-за отсутствия пункта смены колесных пар и достаточного количества сортировочных железнодорожных путей в Самсуне. На сегодняшний день эти объекты уже построены и введены в эксплуатацию в феврале 2013 года. Обновленный сервис должен быть запущен российской компанией BFI, дочерней компанией РЖД, в качестве расширения их действующего сервиса между портом «Кавказ» и Поти. Дальнейшие планы предполагают заходы в «Варна Ферри Комплекс». Украинская компания «ПЛАСКЕ» поддерживает намерение BFI организовать также заходы в Ильичевск для сообщения с маршрутом поезда «Викинг».

¹⁹⁰ Этот порт расположен в нескольких километрах севернее Керчи. Российская судоходная компания «АнРуссТранс» обслуживает ж/д паромную переправу, по которой выполняется несколько рейсов в день между Портом «Крым» и Портом «Кавказ», расположенным в 5 морских милях на российской стороне Керченского пролива. По переправе транспортируются преимущественно вагон-цистерны с нефтепродуктами, экспортируемыми из России на Украину.



Учитывая растущий рыночный спрос на перевозки автотранспортом и контейнерные перевозки (в частности, для транспортировки потребительских товаров), судоходные компании стали также принимать на борт судов колесные грузы, грузовики и контейнеры (на мафи-трейлерах).

В мае 2001 года маршрут пополнился заходом в Порт Дериндже, Турция,¹⁹¹ а в марте 2009 года в расписание был добавлен Порт Керчи, после того как «Укрферри» и администрация порта профинансировали строительство паромной ж/д ramпы¹⁹².

В начале 2000-х «Укрферри» пополнила совместный флот пятым судном – немецким ролкерно-пассажирским-ж/д паромом «Greifswald» вместимостью 1570 линейных метров/150 пассажиров, которое значится крупнейшим судном в своем классе в Книге рекордов Гинесса.

В 2007 году «Укрферри» приобрела Po-Po/Lo-Lo судно на 558 TEU «Thor Admiral». Регулярный контейнерный маршрут был запущен между Ильичевском и Поти. Однако этот маршрут просуществовал недолго. «Укрферри» в значительной мере рассчитывала на перевалку грузов с Дальнего Востока для их развозки по другим черноморским портам из Одессы (70% запланированного грузопотока), чему не суждено было произойти вследствие процедурных трудностей и высоких тарифов на перевалку украинских портов. Экспортируемые контейнерные грузы также составляют непосредственную конкуренцию ж/д паромным переправам.

В последние годы структурные проблемы УЗ все в большей степени сказываются на качестве и количестве предоставляемых ею вагонов, что, в свою очередь, ведет к сокращению объемов ж/д грузоперевозок, тогда как объемы перевозки грузов в контейнерах и грузовиках демонстрируют стабильный рост (см. Приложение IX).

¹⁹¹ Этот поныне обслуживаемый маршрут призван привлечь турецкие бестарные/тяжеловесные и объемные грузы, экспортируемые в вагонах в страны Центральной Азии (грузы, не подлежащие перевозке в контейнерах или грузовиках) через Украину (грузопотоки совершенно несбалансированны, поскольку 95% грузов следует только в северном направлении). В Порту Дериндже компания «Укрферри» за собственный счет построила специальную ж/д площадку с русской колеей для обработки и заполнения/выгрузки украинских вагонов в порту.

¹⁹² Учитывая потерю российских грузопотоков через Ильичевск (на долю которых до 2008 г. приходилось до 30% грузооборота компании), «Укрферри» приняла решение о включение в маршрут Порты Керчи, по крайней мере, для сохранения грузопотоков Донбасса, которые, в противном случае, могли быть направлены через паромную переправу, недавно организованную BFI – подразделением РЖД, между Портом «Кавказ» и Портом Поти.

Иллюстрация 61: Теплоход «Geroite na Sevastopol» компании NaviBulgar (одно из 4-х судов такого класса вместимостью 108 вагонов)

В 2010 году на ролкерном судне «Sredretz», обслуживавшем регулярный маршрут Бургас-Поти-Новороссийск, произошла серьезная поломка двигателя, после чего судно пришлось списать. Это судно было единственным основным конкурентом совместно обслуживаемого «Укрферри» и NaviBulgar черноморского маршрута с Севера на Запад, выполнявшим рейсы по маршруту болгарской SOMAT, дочерней компании ведущего немецкого автоперевозчика Willy Betz. Совместный маршрут «Укрферри» и NaviBulgar обзвелься множеством клиентов из отрасли автоперевозок, поскольку замены «Sredretz» так и не было найдено.

Впрочем, судоходные компании не сполна воспользовались представившимся им шансом. Как и на Каспии, приоритетными для ж/д паромных переправ являются грузы, транспортируемые в вагонах, тогда как грузовики перевозятся только при наличии свободного места. Однако учитывая значительно большую вместимость судов, это не является настолько актуальной проблемой, как на Каспийском море.

Проблемы обусловлены неудовлетворительным управлением железнодорожных перевозок:

- не закрытие погрузочного списка вагонов, реэкспортируемых из Грузии на Украину: Грузинская железная дорога задерживает суда на причале до последнего момента в ожидании загрузки вагонов, которые еще не прибыли на станцию порта¹⁹³;
- устаревшие процедуры обмена информацией между грузинской и украинской железными дорогами, установленные еще в советское время, порождают расхождения в данных и дальнейшие задержки при проверке документации;
- отсутствие согласованных между железными дорогами процедур в отношении чистки и технического состояния вагонов (опять таки, наследие советской эпохи, когда обе железные дороги были структурными единицами единой

¹⁹³ Поскольку ГЖД платит УЗ за лизинг ее вагонов, пока они находятся на территории Грузии, ГЖД стремится избавиться от них как можно скорее после их растарки.



системы): УЗ получает финансовые претензии от судоходных компаний в счет чистки и ремонта вагонов, возвращающихся из Грузии.

- Со своей стороны Грузинская железная дорога выставляет счета украинским клиентам за отправляемые ими грязные и неисправные вагоны, которые таковыми и остаются после разгрузки в Грузии (или Армении). Судоходные компании отказываются принимать на себя какую-либо ответственность, а суда не могут отбыть из грузинских портов, пока не будут загружены все вагоны, прибывшие на ж/д станции портов. Такие истории завершаются продолжительными препирательствами между командой судна и начальником ж/д станции и, снова таки, ведут к задержкам в отправке судна.

Непредсказуемость сроков стоянки в грузинских портах ведет к нарушению графика и снижению периодичности рейсов, что очевидно препятствует раскрытию судоходными компаниями всего потенциал автомобильных перевозок.

Плохо спланированный, хаотичный и непрозрачный процесс приватизации подвижного состава УЗ стал одним из решающих ударов по ж/д паромным перевозкам, практически парализованным в последние месяцы 2011 г. и в начале 2012 г.¹⁹⁴ Помимо прочего, он также ускорил переход заказчиков от ж/д перевозок к контейнерным и автомобильным перевозкам. Помимо лучшей безопасности, большей коммерческой адаптивности и меньшего времени в пути, приписываемых автомобильным и контейнерным перевозкам, данная тенденция также обязана своим появлением взрослому количеству контейнерных маршрутов (CMA-CGM, Arkas, MSC¹⁹⁵), ныне обеспечивающих прямое сообщение между черноморскими портами (Одесса-Варна, Одесса-Поти) по сравнительно конкурентным расценкам.

Конкурентоспособность перевозки в ж/д вагонах существенно пострадала вследствие значительного роста стоимости аренды вагонов и тарифов на перевозки на Украине в результате «приватизации». Как и во многих подобных случаях, Украина с некоторой задержкой последовала примеру России. Однако если в России подвижный состав РЖД оказался в руках частично или полностью частных предприятий, организованных и руководимых в соответствии с принципами рыночной ориентации и коммерческой целесообразности и где правила использования и тарифы стали прозрачными для заказчиков, то на Украине подвижный состав был фактически передан от государственной монополии другим полностью государственным предприятиям, обслуживающим заказчиков через посредников. Новые ж/д тарифы, установленные этими «ООО», включают 30% компенсацию затрат на перемещение пустых вагонов и должны, как и прежде, согласовываться в индивидуальном порядке. Они также включают дополнительные «брокерские» комиссионные.

¹⁹⁴ Стремясь устранить эксплуатационные трудности и обеспечить дальнейшие грузоперевозки, в декабре 2011 г. Грузинская железная дорога и Южно-кавказская железная дорога выделили часть своего подвижного состава для обслуживания участка Украина-Кавказ. Фиксированные условия УЗ на использование зарубежного подвижного состава на своей территории привели к росту отказов со стороны операторов.

¹⁹⁵ Рейсы MSC по маршруту Поти-Одесса начались весной 2012 г. и уже позволили привлечь некоторые значительные объемы грузов, ранее перевозившихся ж/д паромными, такие как минеральная вода «Боржоми», экспортируемая из Грузии в Белоруссию.

Иллюстрация 62: Теплоход «Greifswald»

Источник: «Укрферри»

Полная зависимость от политической конъюнктуры, катастрофическое отсутствие структурных реформ и, как следствие, слабые финансовые результаты¹⁹⁶, отсутствие практики публичной отчетности не сулят ничего хорошего как УЗ, так и всему украинскому сектору ж/д перевозок. Тем не менее, следствия политики в сфере функционирования железнодорожно-паромного сообщения по понятным причинам не вызывают беспокойства УЗ, учитывая момент и уменьшение доли оборота, которую оно представляет.

При этом необходимо обратить внимание на некоторые особенности торгового оборота между Востоком и Западом в этой части ТРАСЕКА.

Во-первых, как уже упоминалось, российские грузы, следующие в Поти транзитом через Ильичевск, ранее составляли около 30% от объема загрузки железнодорожных паромов. В результате их утраты в настоящее время в среднем:

- 90% от объема грузов, перевозимых паромными, перемещается между Украиной и Грузией, а остальную часть составляет экспорт из Болгарии в Грузию (из Грузии в Болгарию нет импорта в железнодорожных вагонах);
- 70% из этих 90% составляет экспорт из Украины (84%) и грузы, направляющиеся транзитом через Украину на Кавказ (16%);
- 78% из оставшихся 30% составляет импорт в Украину, а остальная часть представлена транзитом грузов через Украину в другие европейские страны;

¹⁹⁶ За пять лет перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых перевозок обошлось УЗ в 29 млрд гривен (около 2,9 млрд евро).



- Транзит грузов осуществляется в/из непосредственно соседствующих с Украиной стран (в первую очередь Беларуси, затем России, стран Балтии, Словакии, Венгрии и Польши), они же являются странами отправки грузов.

Другими словами, железнодорожно-паромные перевозки грузов имеют на сегодняшний день очень ограниченную, региональную географическую зону охвата, опираясь, в основном, на торговый обмен между Украиной и Грузией, и в значительной степени зависят от экспортного грузопотока из Украины в Грузию, который представляет свыше 50% от общего объема грузоперевозок.

В то время как ж/д вагонами транспортируются значительные объемы навалочных грузов, существенная доля товаров народного потребления также по-прежнему перевозится в вагонах, хотя технически их можно было бы транспортировать в контейнерах или грузовиках. Многочисленные трудности и барьеры, с которыми сталкиваются железнодорожно-паромные операции, с одной стороны (некоторые из них, судя по всему, являются непреодолимыми), и суровая конкуренция со стороны других видов транспорта и развитие концепции цепей поставок в регионе ТРАСЕКА, с другой стороны, представляют реальную угрозу.

Даже перевозка массовых грузов находится под угрозой: грузоотправителям, испытывающим трудности в обеспечении достаточного числа вагонов УЗ для прямых поставок на Кавказ, возможно, будет проще отправлять свои грузы несколькими партиями только до порта, хранить их там, а затем погрузить их на сухогрузы. Это уже случалось несколько раз в 2012 году.

Наконец, возникает вопрос о добавленной стоимости железнодорожно-паромных услуг ТРАСЕКА на Черном море по сравнению с альтернативными маршрутами, типами транспортных услуг или видами транспорта.

Как уже упоминалось, сервис Ильичевск-Варна был запущен для поддержки и облегчения сравнительно больших объемов торговли между Болгарией и СССР¹⁹⁷ (или, скорее, Российской Федерацией). В настоящее время торговый обмен имеет больший объем¹⁹⁸, но соответствующие морские грузопотоки проходят через порт «Кавказ» вместо Ильичевска.

С другой стороны, грузоперевозки между Украиной и Болгарией могут быть организованы по суше железнодорожным и автомобильным транспортом, а в случае массовых товаров и в зависимости от пунктов отправления и, соответственно, назначения - судами типа река-море, направляющихся из украинских морских или речных портов на Днестре непосредственно в болгарские морские порты или речные порты Дуная.

Железнодорожно-паромные линии, как правило, рассматриваются как кратчайший, самый простой и дешевый способ соединения двух железнодорожных сетей, которые, на момент организации паромного сообщения не могли быть связаны иначе в силу политических, географических, технологических или экономических причин.

Поэтому можно предположить, что расстояние, которое ж/д вагоны проходят по суше, на сегодняшний день значительно превышает дистанцию морского прохода.

В качестве примера можно привести сервис «Укрферри»/NaviBulgar, предназначенный для перевозки турецких экспортных грузов в вагонах в Казахстан и другие страны Центральной Азии: суда проходят между Дериндже и Ильичевском 376 морских миль

¹⁹⁷ В то время более 60% внешнеторгового обмена Болгарии приходилось на Советский Союз.

¹⁹⁸ В 2012 году Россия была основным торговым партнером Болгарии.



(около 700 км), в то время как, например, из украинского порта до Алматы вагоны проходят 4700 км.

На линии Восток-Запад, соединяющей порты Поти / Батуми и Ильичевск / Варна ситуация отличается: среднее расстояние предварительной или последующей перевозки грузов по железной дороге из портов может быть оценено примерно в 350 км для Грузии, 600 км для Армении и 650 км для Украины, в то время как расстояние по морю между грузинскими портами и Ильичевском составляет 562 морских мили (около 1040 км).

Таким образом, вагон, направляющийся в Украину из Армении, проходит по суше, в среднем, 1250 км (55% от общего расстояния от двери до двери), а из Грузии – всего 1000 км (49%).

Это имеет два последствия:

- Во-первых, поскольку расстояние на каждом сухопутном участке пути намного короче, железнодорожный транспорт теряет большую часть своих конкурентных преимуществ по сравнению с автомобильным транспортом или альтернативными схемами. Скорее всего, эта потеря усугубится с увеличением стоимости пользования железными дорогами вследствие описанных выше мер, предпринятых со стороны УЗ;
- Во-вторых, стоимость доставки морских грузов от двери до двери значительно выше, что естественным образом побуждает грузоотправителей сопоставлять цены на железнодорожно-паромные перевозки со стоимостью альтернативных способов доставки, таких как навалом или в контейнерах.

Хотя эти фундаментальные недостатки в осуществлении операций и не новы, они приобретают зловещие масштабы с сокращением объемов и очень неясными перспективами железнодорожно-паромных перевозок - в основном, это является следствием решений, принятых в одностороннем порядке УЗ (Приложение IX). В ближайшее время это может также вынудить операторов железнодорожно-паромных перевозок пересмотреть условия соглашений с железнодорожными компаниями и объем их обязательств.

Между тем «Укрферри» и NaviBulgar приняли меры, адаптируясь к этой меняющейся обстановке:

- сервис Дериндже-Ильичевск постепенно сокращается и заменяется рейсами Дериндже-Поти раз в две недели. Вагоны для отправки турецких экспортных грузов в Среднюю Азию в настоящее время предоставляются ГЖД, а не УЗ;
- значительно большее внимание уделяется увеличению транс-черноморских грузовых перевозок TIR;
- «Укрферри» был зафрахтован дополнительный железнодорожный паром/Ro-Ro «Vilnius Seaways» для увеличения частоты рейсов, причем рассматриваются новые порты захода: 14 октября 2013 года планируется запустить еженедельный сервис, связывающий Констанцу и Поти. Дальнейшие планы предполагают включение в маршрут Новороссийска в связи с большими объемами автомобильных грузоперевозок между этим портом и Арменией через Поти.



Иллюстрация 63: Судно «Vilnius Seaways»



В среднесрочной перспективе это должно логически привести судоходные линии к необходимости рационализации их услуг и разделению операций на ролкерные и железнодорожно-паромные.

Это позволило бы им предложить автотранспортной отрасли улучшенный и более гибкий сервис, предполагающий фиксированные дни отправки и большую частоту рейсов.

Что еще более важно, обе компании планируют диверсифицировать свою грузовую базу, расширять географическую зону охвата и, следовательно, повышать устойчивость их операций, плавно переходя от железнодорожно-паромных услуг к Ро-Ро, как и другие судовладельцы в различных странах мира.



6 ПРИЛОЖЕНИЯ

6.1 Приложение I: Объемы ж/д грузоперевозок между Арменией и портами Грузии

Кол-во груженых вагонов и вес груза в тоннах

			2010	2011	2012
Из Поти		Суммарно	11 646	12 229	13 718
		Вес	703 066	736 160	839 834
В Поти		Суммарно	2 485	2 652	2 573
		Вес	153 581	163 859	160 737
Из Батуми		Суммарно	7 697	5 456	3 835
		Вес	443 401	317 948	216 886
В Батуми		Суммарно	2	26	12
		Вес	90	1 580	595
Из Украины и Болгарии в Армению		Суммарно	5 568	4 050	3 924
через Поти и Батуми		Вес	323 051	236 438	230 226
Из Армении на Украину и в Болгарию		Суммарно	107	419	1 182
через Поти и Батуми		Вес	6 785	28 125	79 728

NB: грузы в ж/д вагонах, следующие из/на/в Украину и Болгарию, транспортируются по ж/д паромной переправе, совместно обслуживаемой «Укрферри» и NaviBulgar. Другие вагоны следуют в/из российского Порта «Кавказ».

Кол-во груженых контейнеров и вес груза в тоннах

			2010	2011	2012
Из Поти		Суммарно	8 159	8 425	8 582
		Вес	210 029	205 204	212 800
В Поти		Суммарно	2 638	6 862	7 113
		Вес	132 008	174 019	186 246
Из Батуми		Суммарно	18	63	336
		Вес	469	1 442	8 860
В Батуми		Суммарно			6
		Вес			111
Из Украины и Болгарии в Армению		Суммарно	49	51	267
через Поти и Батуми		Вес	1 233	1 206	7 535
Из Армении на Украину и в Болгарию		Суммарно	1	1	44
через Поти и Батуми		Вес	24	6	1 159



6.2 Приложение II: Процедура обработки контейнеров в Порту Актау

(Источник: Порт Актау - www.portaktau.kz/ru - Центр Обслуживания Клиентов)

Пошаговое действие клиента

при вывозе контейнеров и ввозе порожних возвратных контейнеров с/на площадок грузового склада РГП «АММТП»

Вывоз груженого контейнера

1-шаг Клиент для оформления заявки (Приложение № 4) на вывоз груженого контейнера, предоставляет инженеру ТЭГ данные автотранспортного средства и водителя, оригинал коносамента, удостоверение личности, РНН, доверенность, при необходимости нотариально заверенную копию доверенности на вывоз контейнера.

2-шаг Инженер ТЭГ оформляет заявку (приложение №4) на вывоз груженого контейнера, клиент получает разрешающие визы у администрации порта.

3-шаг Клиент получает расчет на предоплату у инженера ТЭГ и на основании расчета производит 100% оплату за выгрузку груженого контейнера, и за возврат порожнего контейнера в порт назначения.

4-шаг Клиент производит оформление заявки на вывоз груженого контейнера на таможенном посту «Морпорт», в отделе пограничного контроля «Актау – морпорт» и при необходимости в санитарно-карантинном контроле, фитосанитарном контроле, ветеринарном контроле.

5-шаг Клиент предоставляет оформленную заявку, оригинал коносамента, копию удостоверения личности, копию РНН, оригинал доверенности или копию доверенности, нотариально заверенную на вывоз груженого контейнера, на грузовой склад.

6-шаг Сменный помощник начальника грузового склада принимает документы у клиента и выдает груженный контейнер. Клиент производит вывоз груженого контейнера с территории порта.

Ввоз порожнего возвратного контейнера

7-шаг При указании в коносаменте о необходимости возврата порожнего контейнера в порт назначения, клиент оформляет у инженера ТЭГ заявку на ввоз порожнего, возвратного контейнера (Приложение № 5) с приложением письма (Приложение № 6) от судовладельческой компании «Khazar Sea Shipping Lines» Актауское Представительство о согласовании отправки порожнего контейнера с указанием названия судна.

8-шаг Клиент производит оформление заявки на ввоз порожнего контейнера на таможенном посту «Морпорт», в отделе пограничного контроля «Актау – морпорт» и при необходимости в санитарно-карантинном контроле, фитосанитарном контроле, ветеринарном контроле.

9-шаг Клиент предоставляет оформленную заявку с приложением письма (Приложение № 6) от судовладельческой компании «Khazar Sea Shipping Lines» Актауское Представительство о согласовании погрузки порожнего контейнера с указанием названия судна, на грузовой склад.

10- шаг По приходу судна указанного в письме «Khazar Sea Shipping Lines» Актауское Представительство под обработку в порт, Клиент оформляет у инженера ТЭГ погрузочное поручение которое согласовывает на таможенном посту «Морпорт», в отделе пограничного контроля «Актау – морпорт» и предъявляет на грузовой склад.



(Далее следует английский перевод русского оригинала, приводятся только предложения, снабженные примечаниями)

Вывоз груженого контейнера

1-й шаг: Клиент¹⁹⁹ для оформления заявки (Приложение № 4²⁰⁰) на вывоз груженого контейнера, предоставляет инженеру ТЭГ²⁰¹ данные автотранспортного средства и водителя, оригинал коносамента, удостоверение личности, РНН, доверенность, при необходимости нотариально заверенную копию доверенности на вывоз контейнера.

...

Ввоз порожнего возвратного контейнера

7-й шаг: При указании в коносаменте о необходимости возврата порожнего контейнера в порт назначения, клиент оформляет у инженера ТЭГ заявку на ввоз порожнего, возвратного контейнера (Приложение № 5²⁰²) с приложением письма (Приложение № 6²⁰³) от судовладельческой компании «Khazar Sea Shipping Lines» Актауское Представительство о согласовании отправки порожнего контейнера с указанием названия судна.

...

Краткое сравнение процедур, применяемых в современных контейнерных портах

Фундаментальные различия касаются распределения задач и функций между администрацией порта, судоходной компанией и клиентом.

В большинстве портов мира стивидорные операции, если это касается перевозки контейнеров, более не выполняются самим портом, а осуществляются частыми специализированными операторами.

Но даже там, где порты продолжают самостоятельно выполнять эти операции, администрация порта не взаимодействует напрямую с грузоотправителями и грузополучателями: договоры заключаются между оператором контейнерного терминала и судоходными компаниями.

Такой подход имеет много преимуществ.

Преимущества для операторов:

¹⁹⁹ В данном случае клиентом является грузополучатель, указанный в коносаменте, или его уполномоченный должным образом агент (в общем случае – экспедитор).

²⁰⁰ Приложение № 4 – это запрос, направляемый клиентом администрации порта, на получение разрешения о заезде грузовика на территорию порта и вывоза на нем груженого импортируемого контейнера. Приложение содержит данные о грузовике и водителе.

²⁰¹ Транспортно-экспедиторская группа – отдел порта, отвечающий за транспортную и экспедиторскую деятельность.

²⁰² Приложение № 5 – это запрос, направляемый клиентом администрации порта, на получение разрешения о заезде грузовика на территорию порта и вывоза на нем порожнего экспортируемого контейнера. В нем содержится сведения о грузовике и водителе, а также название судна, которое будет осуществлять экспорт.

²⁰³ Приложение № 6 – это стандартное письмо, направляемое Актауским Представительством Khazar Sea Shipping Lines генеральному директору АММТП, с просьбой принять возврат указанных контейнеров для погрузки на такое-то судно, заход которого в Актау запланирован на такой-то день, где также содержатся сведения о стороне (клиенте), гарантирующим оплату расходов порта.



- Во-первых, оплата всех стивидорных операций (разгрузка судна, перевозка и складирование в депо контейнеров, погрузка и разгрузка грузовиков, сортировка контейнеров в депо при необходимости, перевозка из депо контейнеров, погрузка на борт судна – все эти операции объединены в рамках платы за обработку груза в терминале и тарифов на хранение грузенных и порожних контейнеров) осуществляется (иногда на условиях предоплаты, если грузовой манифест, содержащий помимо прочего сведения о количестве и типе контейнеров, подлежащих разгрузке, отсылается из порта погрузки²⁰⁴) за все контейнеры одной стороной – судоходной компанией либо напрямую, либо через ее судового агента. Это устраняет риск неплатежей, связанный с не востребованными контейнерами, необходимость взаимодействия с сотнями клиентов по вопросу оплаты, существенно упрощает задачу бухгалтерского и финансового учета.
- Во-вторых, перевозка превращается в чисто техническую процедуру, при этом устраняется большой объем бумажной работы, поскольку нормативная и административная часть процедуры передается портом/оператором терминала судоходной компании (через ее судовых агентов): грузоотправитель или грузополучатель подает не порту, а судовому агенту все документы, упомянутые выше на 1-ом шаге процедуры в Порту Актау, оплачивает все затраты и получает ордер доставки (или грузовой ордер). При выдаче такого ордера портом/оператором терминала агенту направляется его электронная копия, а сведения о грузовике/водителе, обеспечивающем доставку груза в/из порта передаются оператору терминала, снова таки, через судового агента.

Преимущества для клиентов:

- Все операции и платежи по перевозке грузов, за исключением таможенных процедур, осуществляются централизованно в одном месте – в офисе судового агента.

Преимущества для судоходной компании:

- Подход позволяет постоянно отслеживать местоположение контейнеров.
- Он обеспечивает своевременное поступление платежей. В частности, он включает в себя:
- Фрахт (оплату) в зависимости от обстоятельств – в случае Актау предполагается, что фрахт импортируемых контейнеров был оплачен (поскольку порт очевидно не запрашивает какого-либо подтверждения). Но если фрахт, который «предположительно предоплачен», в действительности не будет оплачен (например, грузоотправитель, отвечающий за оплату фрахта в порту погрузки по той или иной причине не оплатил его вовремя), то судоходная компания может приостановить доставку груза после разгрузки в порту назначения. В принятых в Порту Актау процедурах существует потенциальная лазейка, позволяющая грузополучателю обойти запрет и забрать контейнер с территории порта;
- Демередж контейнеров в терминале в период между разгрузкой с судна и отправкой с территории порта и, соответственно, между доставкой в порт и

²⁰⁴ Вместо этого оператор терминала, к примеру, может попросить судоходную компанию предоставить ему долгосрочную банковскую гарантию.



погрузкой на судно. Этот важный компонент финансового процесса полностью игнорируется процедурами Порта Актау.

- «Контейнерный депозит», покрывающий стоимость контейнера при его самовывозе грузополучателем (merchant haulage): процедуры Порта Актау позволяют клиенту забрать контейнер без уведомления об этом судового агента и без предоставления каких-либо гарантий возврата контейнера.
- Демередж контейнеров в период между отправкой импортируемых груженых контейнеров и возвратом порожних контейнеров в порт (соответственно, отправка пустых экспортируемых контейнеров и возврат груженых контейнеров) при самовывозе грузополучателем²⁰⁵ также не учтен в процедурах Порта Актау.
- Расценки на обработку груза в терминале (ТНС) согласно тарифам судоходной компании (которые могут существенно отличаться от суммы, фактически выплачиваемой оператору терминала²⁰⁶).
- Затраты на хранение (оплачиваемые непосредственно судовым агентом и возмещаемые порту).
 - Он соответствует законодательным мореходным требованиям: оригинал коносамента, предоставляемый по завершении судоходной компанией перевозки, надлежащим образом заверенный грузополучателем или его уполномоченным представителем в порту разгрузки, подлежит представлению судоходной компании, а не администрации порта, как это практикуется в Порту Актау. Такой заверенный коносамент служит юридическим доказательством выполнения морской перевозки должным образом и в полном объеме.

²⁰⁵ Самовывоз грузополучателем (merchant haulage) предполагает, что грузополучатель самостоятельно осуществляет наземную доставку груза в/из порта, тогда как доставка средством перевозчика (carrier's haulage) предполагает наземную транспортировку груза судоходной компанией.

²⁰⁶ В Порту Поти в течение многих лет учитывая огромный дисбаланс импортных и экспортных грузопотоков, судоходные компании практикуют выставление счета за обработку груза в порту, который включает в себя фактические затраты на обработку импортируемого груза, плюс затраты на экспорт порожнего контейнера, плюс затраты на хранение экспортируемого порожнего контейнера.



6.3 Приложение III: Статистика рынка контейнерных перевозок Болгарии

Грузооборот контейнеров в портах Варны и Бургаса, только груженые контейнеры

		Импорт			Экспорт			Суммарный	грузооборот	Рост
Год	Порт	20-фут.	40-фут.	Суммарный	20-фут.	40-фут.	Суммарно	в расчете на порт	страна в целом	
	Варна	5 591	6 416	12 007	8 843	11 194	20 037	32 044		
2001	Бургас	1 727	1,28	3 007	2,64	3,21	5,85	8 857	40 901	
	Варна	7 596	9 158	16 754	10,21	13,76	23,97	40 724		
2002	Бургас	1 695	1 148	2 843	2 356	4 038	6 394	9 237	49 961	22,15%
	Варна	9 466	10 886	20 352	10 665	15 168	25 833	46 185		
2003	Бургас	2 012	1 658	3,67	2 585	7,13	9 715	13 385	59,57	19,23%
	Варна	12 423	15 446	27 869	13 399	17 218	30 617	58 486		
2004	Бургас			5,47			12 254	17 724	76,21	27,93%
	Варна	14,2	19 768	33 968	12 206	15 502	27 708	61 676		
2005	Бургас			6 422			11 416	17 838	79 514	4,34%
	Варна	17 534	23 574	41 108	12 639	17 258	29 897	71 005		
2006	Бургас			8 018			10 643	18 661	89 666	12,77%
	Варна	20,94	23 608	44548	16 905	16 526	33 431	77 979		
2007	Бургас			13 144			10 466	23,61	101 589	13,30%
	Варна	27 929	46,09	74 019	20 828	19 306	40 134	114 153		
2008	Бургас			19 622			10 655	30 277	144,43	42,17%
	Варна	19 153	30 294	49 447	16 997	19 976	36 973	86,42		
2009	Бургас			10 646			6 831	17 477	103 897	-28,06%
	Варна	17 962	29,28	47 242	23 972	24 016	47 988	95,23		
2010	Бургас			10 001			8 374	18 375	113 605	9,34%
	Варна	20 703	30 006	50 709	24 671	24 628	49 299	100 008		
2011	Бургас			12885			11 235	24,12	124 128	9,26%
	Варна	19 630	28 025	47 655	28 237	28 169	56 496	104 151		
2012	Бургас			16 546			16 926	33 472	137 623	10,87%



6.4 Приложение IV: Коридор ЦАРЭС





6.5 Приложение V: Сравнение дисбурсментских счетов крупнотоннажных линейных судов

Западные черноморские порты

Параметры судна: Длина 294,13 м, ширина 32,2 м, высота борта 17,45 м, осадка 13,5 м
грузоподъемность 53 000 брутто-регистрационных тонн
Объем 165 628,71 м³, номинальная вместимость контейнеров 5300 TEU

Порт	Амбарли	Констанца	Ильичевск	Одесса
Валюта	Долл. США	Евро	Долл. США	Долл. США
Дата	Сен. 2011 г.	Сен. 2011 г.	Сен. 2011 г.	Сен. 2011 г.
Извещение о прибытии		8		
Канальный сбор			7 128,64	
Маячная сигнализация		1 581,78		
Маячный сбор	6 415		5 123,71	5 123,71
Инспекция судна		4 218		
VTMS			3 983,14	3 983,14
Сбор за заход в порт		4 113		
Тоннажный сбор (при заходе и выходе)			19 381	19 381
Перевозка в порту	4 218	2 793		
Причальный сбор			3 898,48	3 898,48
Якорный сбор	299			
Сторожевая охрана			175,33	272,04
Сбор за стоянку судна в порту (Basin Tariff)		63		
Обслуживание подъездных дорог		20		
Сбор службы капитана порта	50	5 272,6	233,33	375,9
Сбор администрации порта			838,25	
Административный сбор				2 450,47
Швартовка/отшвартовка	755	970	766,8	681,6
Санитарный сбор	10 734		2 450,47	2 450,47
Опечатавание клапанов			83,33	128,09
Экологический сбор, сбор за вывоз мусора	750			



Логистические процессы и морские магистрали II

Сбор МФТР		80		
Буксировка в порт		5 280	6 816,77	
Лоцманская проводка в порт		2 584,01		
Буксировка из порта		5 280	9 089,02	
Лоцманская проводка из порта		2 584,01		
Лоцманская проводка в/из порта	5 970		5 291,67	2 694,63
Буксировка в/из порта	4 694			16 440,43
Буксировка / сверхурочно		1 600		
Задраивание люков			451,2	
Отдача крышек люков				2 880
Взнос в плату судоходства	216			
Палата морского судоходства	600			
Взнос в Ассоциацию судовых агентов	40			
Сверхурочная работа таможни	330			
ВСЕГО	35 071	36 447,4	65 711,14	60 759,96
ВСЕГО В ЕВРО В РАСЧЕТЕ НА ПОРТ	25 187,45	36 447,4	47 192,72	43 636,86
(Среднегодовой обменный курс в 2011 г. 1 евро = 1,3924 долл. США)				



6.6 Приложение VI: Объем грузоперевозок отдельных категорий грузов в украинских портах

в тыс. т, включая тару

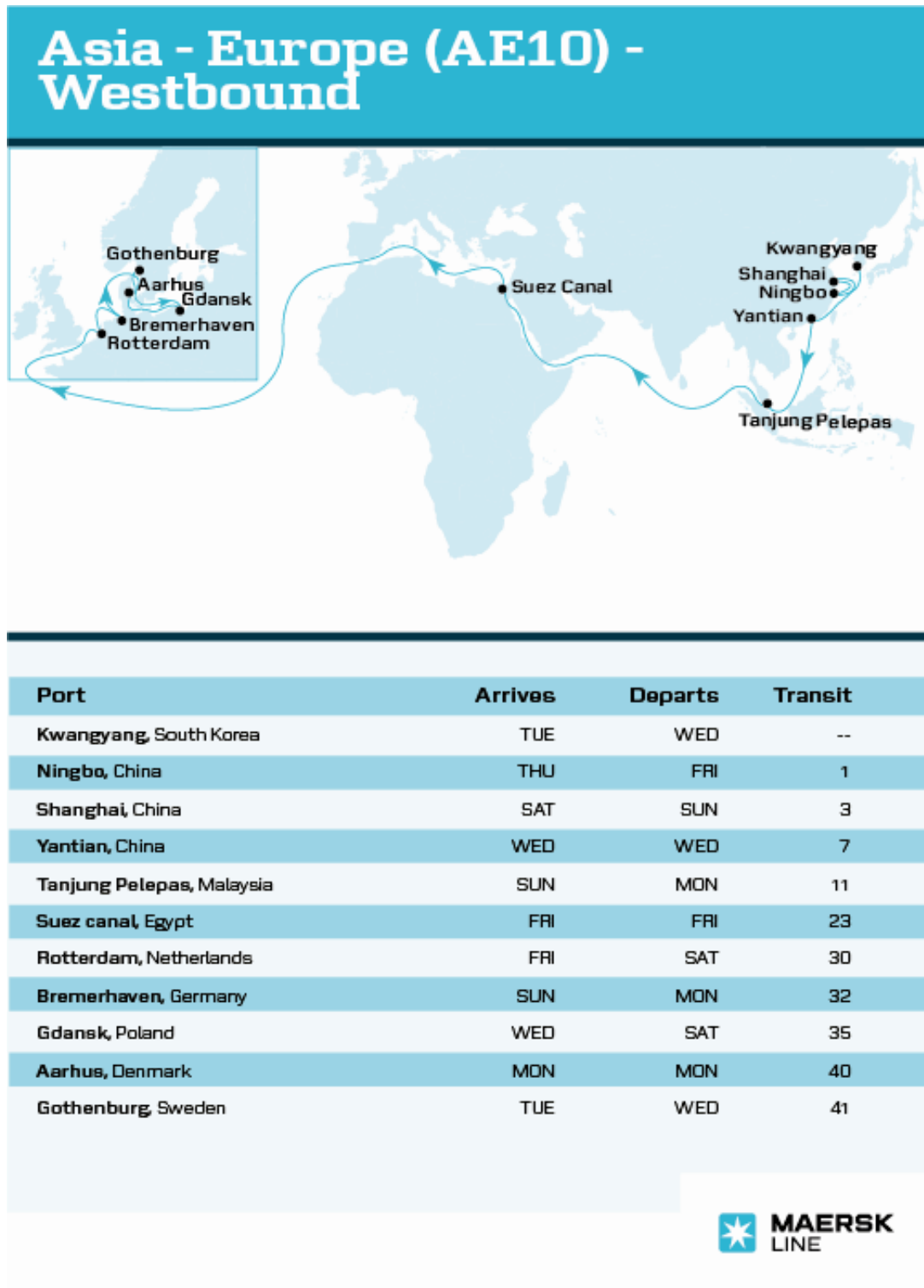
Год	Ро-Ро		Вагоны		Контейнеры		Всего		Совокупный объем грузоперевозок украинских портов
2009	421,9	0,26%	2 826,8	1,74%	5 190,8	3,20%	8 439,5	5,21%	162 039,4
	1,7	0,40%	493,1	17,44%	19	0,37%	513,8	6,09%	
2010	452,4	0,29%	3 259,5	2,11%	6 687,5	4,33%	10 399,4	6,74%	154 381,9
	3,8	0,84%	585,4	17,96%	25,9	0,39%	615,1	5,91%	
2011	724,2	0,45%	1 788,8	1,11%	7 707,3	4,77%	10 220,3	6,32%	161 638,5
	2,3	0,32%	416,8	23,30%	48,4	0,63%	467,5	4,57%	

В нижних строках представлены объемы грузоперевозок, осуществлявшихся судами под украинским флагом в каждом году (т. е. в 2009 г. украинским флотом было перевезено 1,7 тыс. т ролкерных грузов), а процентный показатель рядом отражает приходящуюся на эти суда долю в общем объеме грузоперевозок данной категории грузов в этом году (например, в 2009 году украинский флот перевез $1,7 / 421,9 = 0,40\%$ всех ролкерных грузов).

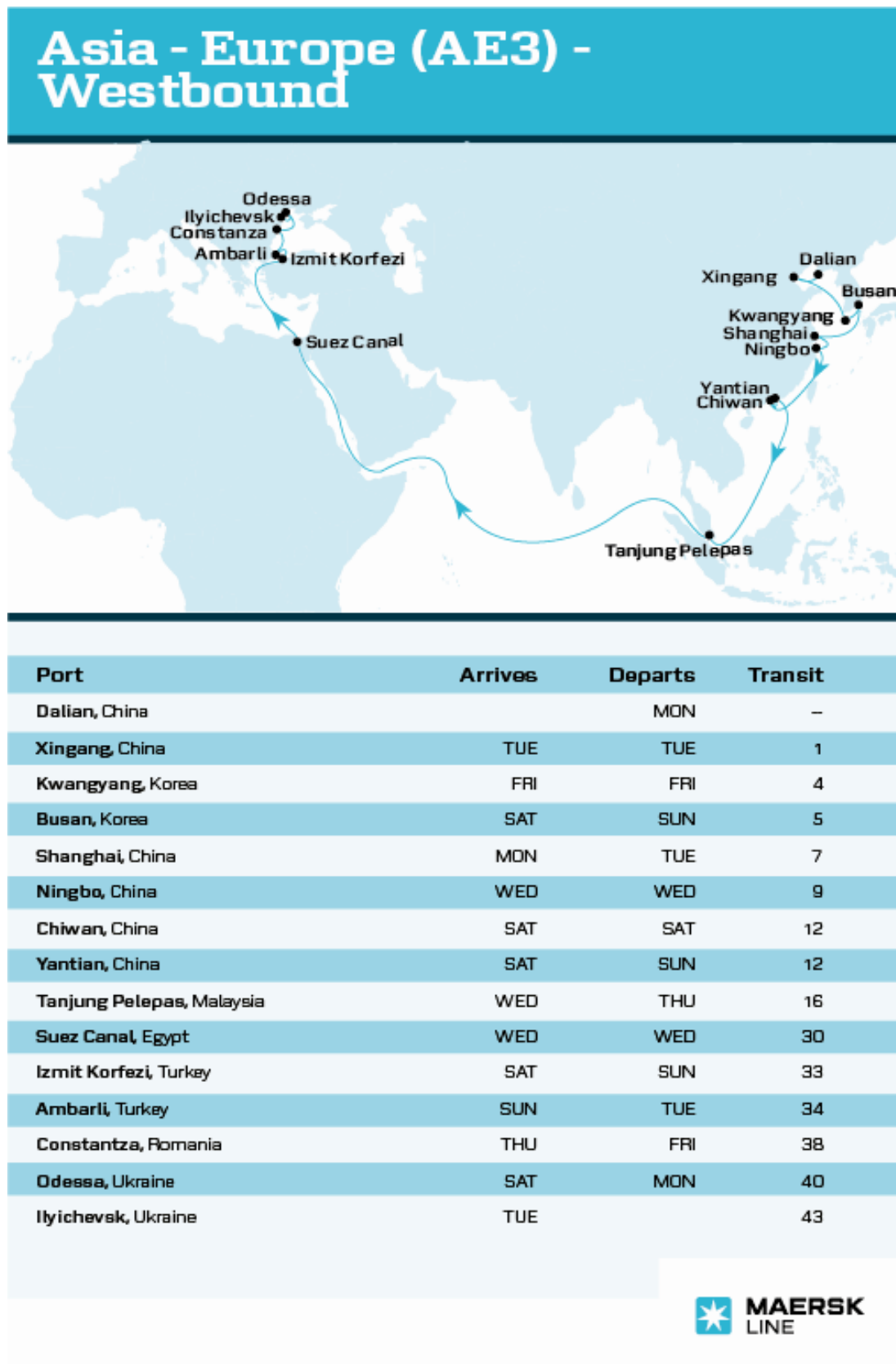


6.7 Приложение VII: Маршруты AE10 и AE3 компании MAERSK из Азии в Европу

(Маршруты в западном направлении)



Источник: Maersk Line



Источник: Maersk Line



6.8 Приложение VIII: Потенциал ж/д паромной торговли на Каспийском море

В расчете приняты следующие значения длины маршрутов:

- Баку-Актау – 296 морских миль,
- Баку-Туркменбаши – 179 морских миль.

Приняты следующие допущения:

- Новейшие паромы на 54 вагона (теплоходы «Barda» и «Balaken») развивают до 90% их проектной скорости (14,5 узлов), так же как и 4 паромов на 52 вагона («Academic Zafira Aliyeva», «Karabakh», «Aghdam» и «Shahdag») и обслуживают более протяженный маршрут Баку-Актау;
- Максимальная скорость других ж/д паромов класса «Дагестан» составляет 12 узлов;
- Ходовое время по мелководному и небезопасному подходному каналу Порты Туркменбаши составляет порядка 3 часов в одну сторону;
- Все пять ж/д мостов/рамп (2 в Баку, 2 в Туркменбаши и 1 в Актау) находятся в исправном техническом состоянии и способны функционировать в круглосуточном режиме.

Гипотеза 1

Заход в каждый порт на срок в 24 часа между прибытием на станцию лоцманской проводки и отбытием с нее (без ожидания в очереди на швартовку), что в настоящее время представляется вполне осуществимым в портах Актау и Туркменбаши.

Оценка продолжительности полного рейса:

Баку-Актау:

1 д (Баку)+2×296/14,5×0,9×24 (время плавания туда и обратно)+1 д (Актау)=3,89 дня, округляемых до 4 дней

Баку-Туркменбаши:

1 д (Баку)+2×179/12×0,9×24 (время плавания туда и обратно)+2×3 ч (время на проход по подходному каналу Туркменбаши) +1 д (Туркменбаши) = 3,64 дня, округляемых до 4 дней

Количество рейсов в расчете на одно судно

$$(360-5)^{207}/4 = 90$$

Предположительная пропускная способность, исходя из условия полной загрузки паромов в оба конца, составила бы

$$90 \times (2 \times 54 \times 2 + 4 \times 52 \times 2 + 7 \times 28 \times 2) = 92\,160 \text{ вагонов или порядка } 5,5 \text{ млн т грузов.}$$

Данный показатель невозможно обеспечить на практике. Гипотеза предполагает, что 2 ramпы, функционирующие в Порту Баку, не способны обработать больший объем грузов, чем

$$360 \text{ д} \times 2 \text{ суда} \times 2 \times 54 \text{ вагона (грузовместимость самых наибольших судов)} = 77\,760 \text{ вагонов в год.}$$

Гипотеза 2

²⁰⁷ Учитывая требования о ежегодном техническом обслуживании и ремонте, а также 15-ти дневной стоянке в доке каждые 5 лет для подтверждения класса судна и выполнения регламентных работ.



Заход в каждый порт на срок в 12 часов между прибытием на станцию лоцманской проводки и отбытием с нее (без ожидания в очереди на швартовку), как это предусматривали нормативы советской поры.

Оценка продолжительности полного рейса:

Баку-Актау:

1 д (Баку)+2×296/14,5×0,9×24 (время плавания туда и обратно)+ 0,5 д (Актау)=2,89 дня, округляемых до 3 дней

Баку-Туркменбаши:

0,5 д (Баку)+2×179/12×0,9×24 (время плавания туда и обратно)+2×3 ч (время на проход по подходному каналу Туркменбаши) +0,5 д (Туркменбаши) = 2,64 дня, округляемых до 3 дней

Количество рейсов в расчете на одно судно

$$(360-5)^{208}/3 = 120$$

Предположительная пропускная способность, исходя из условия полной загрузки паромов в оба конца, составила бы

$$120 \times (2 \times 54 \times 2 + 4 \times 52 \times 2 + 7 \times 28 \times 2) = 122\,880 \text{ вагонов или порядка } 7,4 \text{ млн т грузов.}$$

При этом сценарии 2 ж/д рампы в Баку, функционирующие на полную мощность, способны обеспечить:

$$360 \text{ д} \times 2 \times 2 \text{ суда} \times 2 \times 54 \text{ вагона (грузовместимость самых наибольших судов)} = 155\,520 \text{ вагонов в год.}$$

Учитывая запрет на ж/д сообщение с Портом Баку в дневное время, данная гипотеза не представляется реализуемой, пока Порт Алята не будет полностью введен в эксплуатацию.

²⁰⁸ Учитывая требования о ежегодном техническом обслуживании и ремонте, а также 15-ти дневной стоянке в доке каждые 5 лет для подтверждения класса судна и выполнения регламентных работ.



6.9 Приложение IX: Черноморские грузоперевозки УКРФЕРРИ / NAVIBULGAR

		2008	2009	2010	2011	2012
Маршруты: Батуми/Поти-Ильичевск/Керчь						
+Варна – Поти / Батуми						
Валовый грузовой тоннаж в тыс. т		1029,4	864,2	1119,7	1117	969,3
Вагоны*		13305	12458	15851	14841	10423
Контейнеры*		2930	2660	2802	2652	2903
ТС*		8521	5529	7496	9381	11409
Пассажиры		12013	10078	10618	11977	13117
Маршрут Ильичевск-Варна						
Валовый грузовой тоннаж в тыс. т		180	66	36,9	36	21,5
Вагоны	Полные	3302	1343	938	847	542
Маршрут Ильичевск-Дериндже						
Валовый грузовой тоннаж в тыс. т		211,5	120	130,7	122,5	55,9
Вагоны*		3361	2160	2345	2169	1010
ТС*		2905	548	502	383	169
Пассажиры		45	44	43	103	47

Примечание: Вагоны включают груженые и порожние единицы

Контейнеры включают груженые и порожние единицы

ТС включают грузовые и легковые автомобили



6.10 Приложение X: Статья в «Port Finance International» за 13.03.2013

ОЭСР (Организация экономического сотрудничества и развития) поощряет Турцию в создании государственной портовой администрации. Это одна из рекомендаций исследования, опубликованного в марте 2013 года.

В портовом секторе Турции начиная с 1994 года была проведена широкая приватизация, пишут авторы Олаф Мерк и Огуз Багис. Из семи портов, находившихся ранее под эгидой Турецких государственных железных дорог (ТГЖД), четыре были приватизированы (Мерсин, Искендерун, Бандырма и Самсун). Контейнерный порт Хайдарпаша остался в государственной собственности, в то время как Измир и Дериндже все еще находятся в портфеле приватизационных проектов. ТГЖД в настоящее время выполняет функции мониторинга, контролируя реализацию концессионных соглашений, не имея при этом функции управления, сожалеют эксперты ОЭСР.

«Создание государственной портовой администрации является целесообразным», считают господа Мерк и Багис. «Правительство Турции традиционно активно участвовало в деятельности грузовых портов через ТГЖД. Это участие значительно сократилось с приватизацией почти всех турецких портов. Во многих странах, где портовые операции находятся в частных руках, государственная портовая администрация берет на себя оставшиеся публичные функции, такие как деятельность капитана порта, функции менеджера сообщества, обеспечивающего обмен между оператором, клиентами порта, региональным агентством по развитию и местным муниципалитетом».

Авторы пришли к такому выводу после изучения ситуации в Мерсине, одном из новых шлюзовых портов в Восточном Средиземноморье. Расположенный в регионе Чукурова (Южная Турция) Международный порт Мерсин (МПМ) в настоящее время является вторым по величине контейнерным портом страны после Амбарли. В 2011 году порт обработал 1,1 млн TEU.

Авторы исследования отмечают, что Мерсин «не испытывает большой конкуренции, будучи единственным контейнерным портом в регионе и имея только одного оператора терминалов - консорциум PSA / Akfen, который выиграл тендер концессии в 2007 году». По их мнению, «МПМ пользуется относительно монопольным положением».

Местные газеты в апреле 2008 года сообщили о 10-процентном росте тарифов, в то время как любое увеличение было запрещено в течение первых трех лет после приватизации, еще одно повышение тарифов имело место в 2010 году, отмечают эксперты ОЭСР.

Авторы также критикуют непоследовательность со стороны турецкого правительства. В то время как МПМ представил свое предложение о расширении пропускной способности по обслуживанию контейнеров (в соответствии с концессионным договором, который требует, чтобы оператор увеличивал пропускную способность), правительство решило построить новый контейнерный порт в Мерсине, проект, который потребует освоения земель рядом с территорией существующего порта.

«Вместо создания условий конкуренции внутри порта путем предоставления двух концессий на эксплуатацию порта Мерсин, как предлагало Национальное конкурентное ведомство, турецкое правительство заключило концессионное соглашение на операторскую деятельность в порту только с одним консорциумом. Теперь оно сдерживает возможности развития этого консорциума, предложив новый проект создания контейнерного порта в непосредственной близости от МПМ, что значительно повлияет на схему генплана порта и нарушит его планы по расширению», отмечают гг. Мерк и Багис.



Логистические процессы и морские магистрали II

Это также объясняет, почему они выступают за создание государственной портовой администрации: «Создание такой функции позволит также отрегулировать цепь распоряжений и принятие решений, связанных с деятельностью портов и инвестиционными планами».



6.11 Приложение XI: Статья в «Port Finance International» за 14.05.2013

Оператор Total Terminals International (TTI), который работает в калифорнийском порту Лонг-Бич, планирует использование пустых контейнеров, возвращаемых в Китай, для экспорта зерна на корм для скота. Строительство перегрузочного объекта может начаться в сентябре следующего года, если план, в настоящее время находящийся на рассмотрении, будет утвержден.

Порт Лонг-Бич проводит публичные консультации по Оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) по проекту, собрание запланировано на начало следующего месяца.

Согласно этому документу, грузовые суда в настоящее время транспортируют порожние контейнеры с причала TTI на терминальном острове. В рамках предлагаемого проекта предлагается сохранить ту же частоту отправки судов, но в контейнерах будут транспортироваться зерно и сухая барда с гидролизатами с американского Среднего Запада в Китай. Оба продукта предназначены на корм крупного рогатого скота, а не для потребления человеком.

TTI предполагает экспортировать, по меньшей мере, 750 000 тонн зерна и барды в год. По данным Совета по зерну США, экспорт американской сухой барды с гидролизатами в Китай в 2011-2012 гг. вырос почти на 50%, причем Китай обогнал Мексику, став импортером номер этого американского продукта.

В связи с этим TTI предлагает построить в порту Лонг-Бич объект для перевалки зерна на пирсе Т, рядом с его контейнерным терминалом, годовой объем перевалки которого превышает 3 млн TEU. Объект планируется разместить на территории более 17,6 акров (71 225 кв. м.) на насыпном моле Navy Mole, он будет состоять из трех бетонных силосохранилищ и обслуживаться существующей железнодорожной инфраструктурой.

В соответствии с ОВОС, этот объект должен функционировать в качестве неотъемлемой части существующего контейнерного терминала TTI и будет представлять собой автоматизированное сооружение, включающее гидравлическую систему индексации путей, автоматизированную систему конвейеров и автоматизированный челночный транспортер для заполнения пустых контейнеров зерном.

В документе указано, что строительство займет, предположительно, полтора года, с сентября 2013 по февраль 2015 года.

Руководство порта Лонг-Бич утверждает, что пропускная способность этого нового объекта для экспорта зерна может варьироваться от 750 тыс. до 2,8 млн тонн в год.

Total Terminals International (TTI) является оператором еще двух терминалов на западном побережье США, в Окленде (Калифорния) и Сиэтле (Вашингтон). Штаб-квартира компании расположена в Лонг-Бич, где она управляет самым загруженным из трех терминалов.