



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

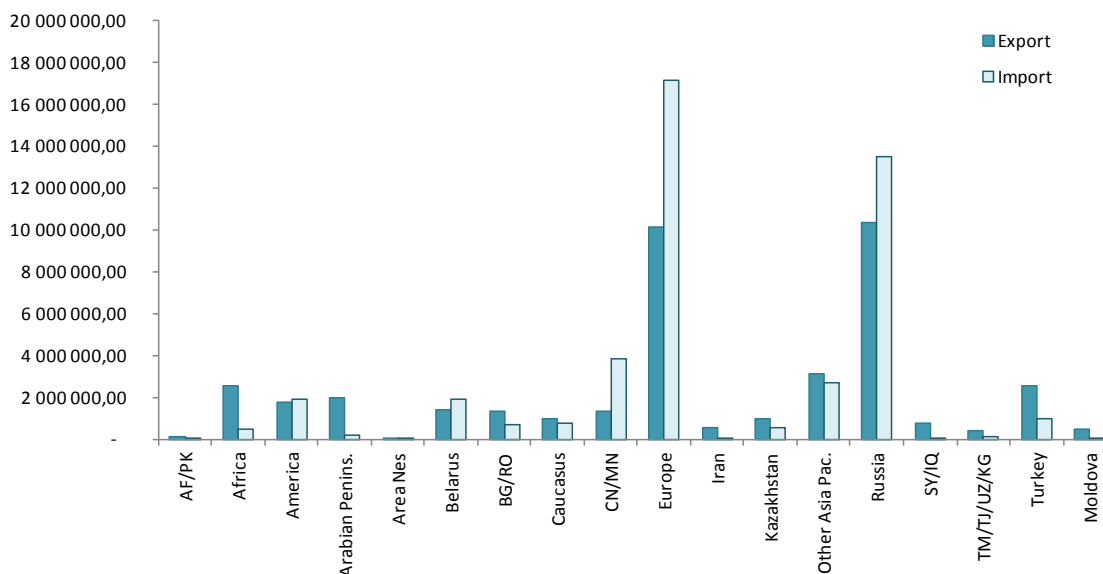
Мировые торговые партнеры

Украина занимает стратегическое расположение между Европейским Союзом и Россией, в северо-западной зоне ТРАСЕКА. Ее внешнеторговый оборот в 2010 году составил около 86 млрд. евро. Общий объем импорта составил приблизительно 45 млрд. евро, основные доли которого приходились на Европу (38%), Россию (30%) и Китай/Монголию (9%), а экспорт достиг уровня в 41 млрд. евро. Основными партнерами по экспорту являются Россия и страны ЕС с суммарной долей 25% от общего объема. Объемы торговли с другими странами ТРАСЕКА относительно невысоки и составляют лишь 12% от общего объема торговли.

По сравнению с данными за 2008 год, объемы международной торговли и их распределение между торговыми партнерами существенно не изменились. Тем не менее, стоит отметить значительное падение объемов импорта из стран юго-восточной части ТРАСЕКА (с 7 млрд. евро до менее 1 млрд. евро).

Таким образом, Россия и страны ЕС остаются на сегодняшний день основными торговыми партнерами Украины. С учетом того, что между Украиной и Россией имеется сухопутная граница, товарооборот между этими двумя странами должен осуществляться за пределами коридора ТРАСЕКА. Торговля со странами ЕС (Европой) может производиться как по суше, так и по морю, в частности, в случае дальних перевозок, однако и то и другое находится за пределами маршрутов ТРАСЕКА.

Иллюстрация 2: Торговые партнеры Украины, 2010 г., тыс. евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Анализ торгового потенциала между Украиной и ее партнерами, проиллюстрированного на Иллюстрации 3, позволяет отметить несколько моментов. Понятие «торговый потенциал» подразумевает только полностью или частично пригодные для



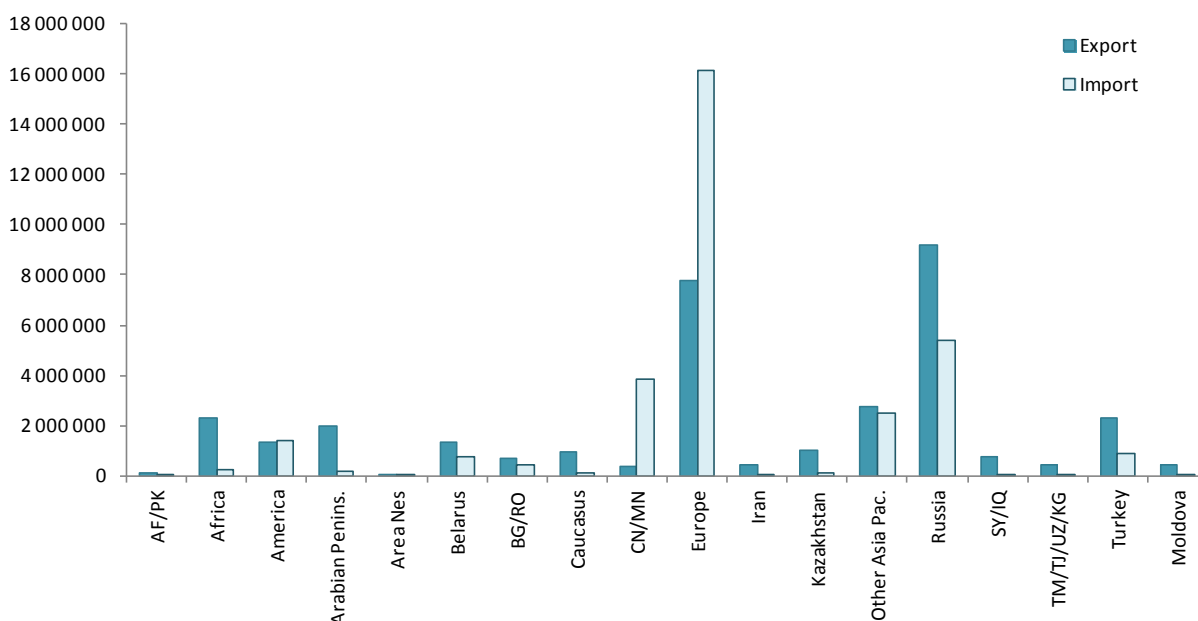
Логистические процессы и морские магистрали II

контейнеризации товары и логически исключает такие навалочные грузы как нефть, природный газ, уголь.

- Общий объем торгового потенциала Украины, по оценкам, составляет 66 млрд. евро (32 млрд. евро по импорту и 34 млрд. евро по экспорту). Массовые грузы составляют лишь одну треть от общего объема.
- Импорт из России в основном состоит из природных ресурсов, это заметно по его сокращению с 14 млрд. евро до 5 млрд. евро. Кроме того, экспорт в Европу также снизился почти на треть (с 10 млрд. евро до 7 млрд. евро).
- Если вынести за скобки массовые товары, основными торговыми партнерами Украины останутся Россия и Европа. Объемы торговли со странами ТРАСЕКА относительно невелики и составляют лишь одну шестую часть внешнеторгового объема Украины (10 млрд. евро - 7 млрд. экспорта / 3 млрд. импорта), по сравнению с объемами торговли с Европой и Россией (50 млрд. евро).

Указанные объемы подтверждают незначительную роль Украины в торговле со странами ТРАСЕКА.

Иллюстрация 3: Торговые партнеры Украины, торговый потенциал, 2010 г., тыс. евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Таблица 3: Распределение торговых партнеров Украины, 2010 г., % от объема

Зоны	Все продукты		Все продукты всего	Кроме минерального топлива и руд		Кроме минерального топлива и руд всего
	Импорт	Экспорт		Импорт	Экспорт	
Америка	4,20%	4,28%	4,24%	4,39%	3,99%	4,18%
Аравийский полуостров	0,42%	4,89%	2,55%	0,56%	5,77%	3,23%
Афганистан-Пакистан	0,10%	0,22%	0,16%	0,14%	0,24%	0,19%
Африка	1,12%	6,17%	3,53%	0,68%	6,83%	3,83%
Беларусь	4,29%	3,47%	3,90%	2,35%	3,84%	3,11%
Болгария-Румыния	1,62%	3,29%	2,41%	1,35%	2,01%	1,69%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	6,02%	7,60%	6,77%	7,71%	8,11%	7,92%
Европа	38,09%	24,83%	31,78%	50,03%	22,76%	36,04%
Иран	0,08%	1,39%	0,71%	0,11%	1,23%	0,69%
Кавказ	1,77%	2,41%	2,07%	0,36%	2,71%	1,57%
Казахстан	1,20%	2,44%	1,79%	0,41%	2,91%	1,69%
Китай-Монголия	8,59%	3,26%	6,06%	11,96%	1,07%	6,38%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	0,20%	1,09%	0,62%	0,21%	1,29%	0,76%
Молдова	0,14%	1,14%	0,62%	0,20%	1,18%	0,70%
Прочие зоны	0,00%	0,13%	0,07%	0,00%	0,16%	0,08%
Россия	29,92%	25,26%	27,70%	16,65%	27,02%	21,97%
Сирия-Ирак	0,08%	1,82%	0,91%	0,10%	2,19%	1,17%
Турция	2,14%	6,31%	4,12%	2,78%	6,70%	4,79%
Всего	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Что касается количественных объемов торговли Украины, можно наблюдать четыре особенности:

- Тоннаж экспорта более чем в три раза превышает тоннаж импорта.
- Превалирование в торговле с Европой: более чем две трети в количественном выражении в обоих направлениях. Этот поток не относится к «LOGMOS».



Логистические процессы и морские магистрали II

- Значительные потоки по направлению Север-Юг в товарном обмене с Турцией, Болгарией и Румынией, в особенности это касается экспорта (25% от общего объема торговли в тоннах).
- Менее существенные, но все же значимые товарные потоки в западном направлении в торговле с другими странами ТРАСЕКА, в частности, импорт из Казахстана.

Товарные потоки в восточном и западном направлениях, затрагивающие Украину, представлены на Иллюстрации 4 ниже.

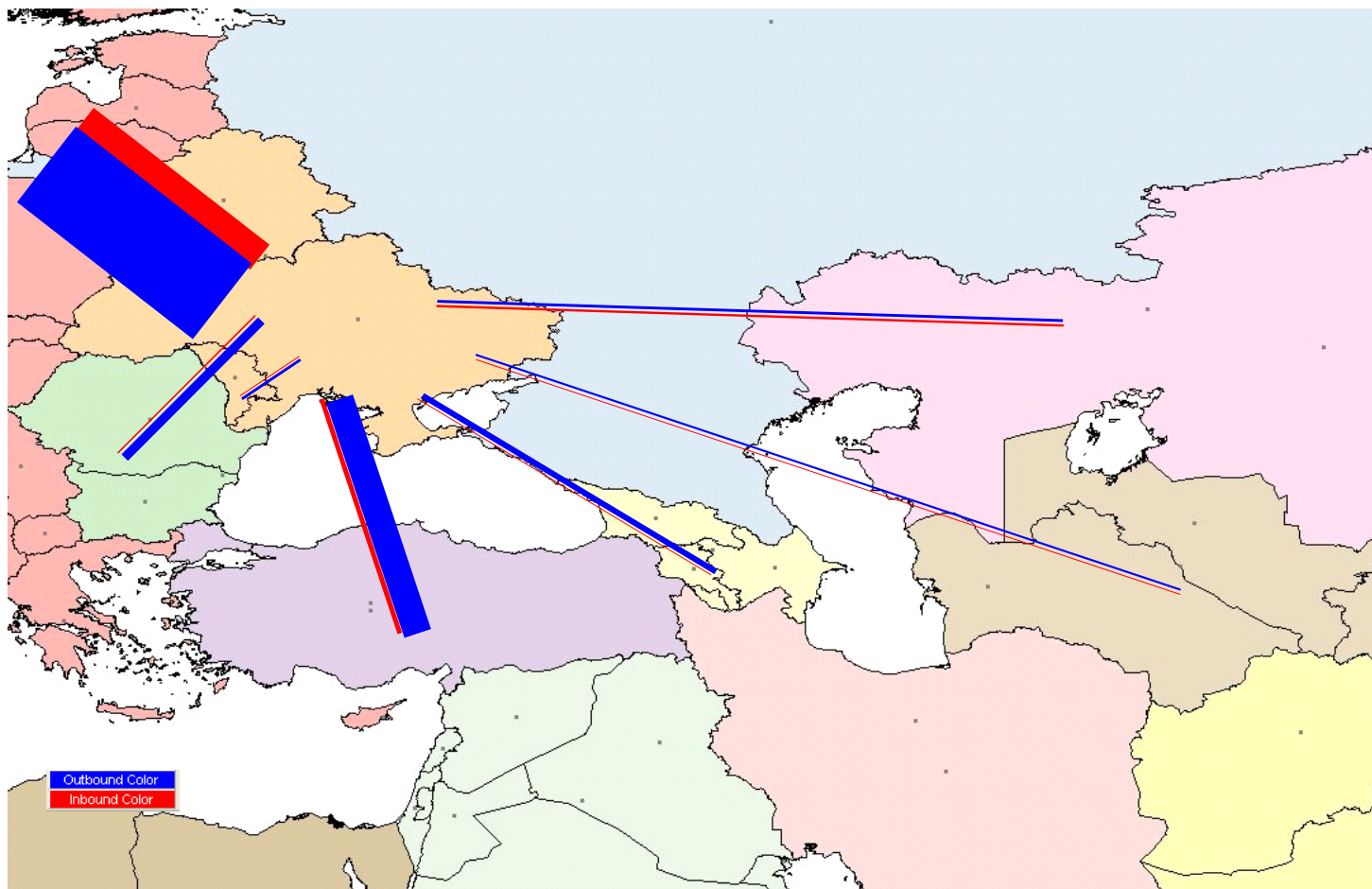
Таблица 4: Торговый потенциал Украины со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	1 814 778,5	275 317,2	6,24%	3,34%
Европа	19 048 457,8	6 258 254,1	65,54%	75,87%
Кавказ	1 156 106,8	129 031,6	3,98%	1,56%
Казахстан	572 972,9	471 237,5	1,97%	5,71%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	400 802,6	76 251,1	1,38%	0,92%
Молдова	535 689,5	68 784,1	1,84%	0,83%
Турция	5 536 165,0	969 955,8	19,05%	11,76%
Всего	29 064 973,1	8 248 831,4	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 4: Торговый потенциал Украины со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





6.1.2 Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА

Анализ торговли с другими странами ТРАСЕКА по группам товаров и направлениям представлен на иллюстрациях и таблицах ниже. В расчет принимались только полностью или частично пригодные для контейнеризации товары. Хотя торговля между этой зоной и странами Европы нерелевантна с точки зрения проекта «LOGMOS», она учитывалась в анализе для упрощения сопоставления данных с другими странами ТРАСЕКА.

Анализ товаров (см. Иллюстрации 5 и Таблице 5), импортируемых из стран ТРАСЕКА и Европы в Украину, позволяет отметить следующее:

- Товарная структура импорта в Украину сбалансирована. На восемь следующих групп товаров приходятся почти равные доли импорта: «минеральные продукты», «продукты химической промышленности», «пластмассы», «металлическое оборудование», «живые животные и продукты животного происхождения», «продукты растительного происхождения», «целлюлоза/древесные отходы» и «камень, цемент, керамика».
- Однако, это относится не к каждому торговому партнеру. Импорт из Турции и Казахстана, в основном, включает «полезные ископаемые». «Продукты химической промышленности» представляют основную товарную группу в структуре импорта из юго-восточной части ТРАСЕКА (в основном, речь идет о неорганических химических веществах и удобрениях). Большинство из этих продуктов классифицируются как сухие массовые грузы, однако часть из них пригодна для контейнеризации. «Продукты питания, напитки и табачные изделия» преобладают в импорте из стран Кавказа.
- Импорт из Европы представлен наибольшим объемом - 6 258 тыс. тонн, однако соответствующие товары, по всей вероятности, транспортируются за пределами коридора ТРАСЕКА.
- Преобладание импорта минеральных продуктов из Турции (в основном, строительное сырье, в частности, гипс и цемент) и Казахстана (в основном, химическое сырье, такое как сера).

В отношении экспорта (Иллюстрация 6 и Таблица 6) можно подчеркнуть следующие особенности:

Значительная доля экспорта оборудования из недорогих металлов во всех направлениях, но особенно в Турцию, Румынию и Болгарию, причем более половины соответствующих товаров частично или полностью пригодны для контейнеризации; основная часть этой группы включает железо и сталь, а также изделия из них.

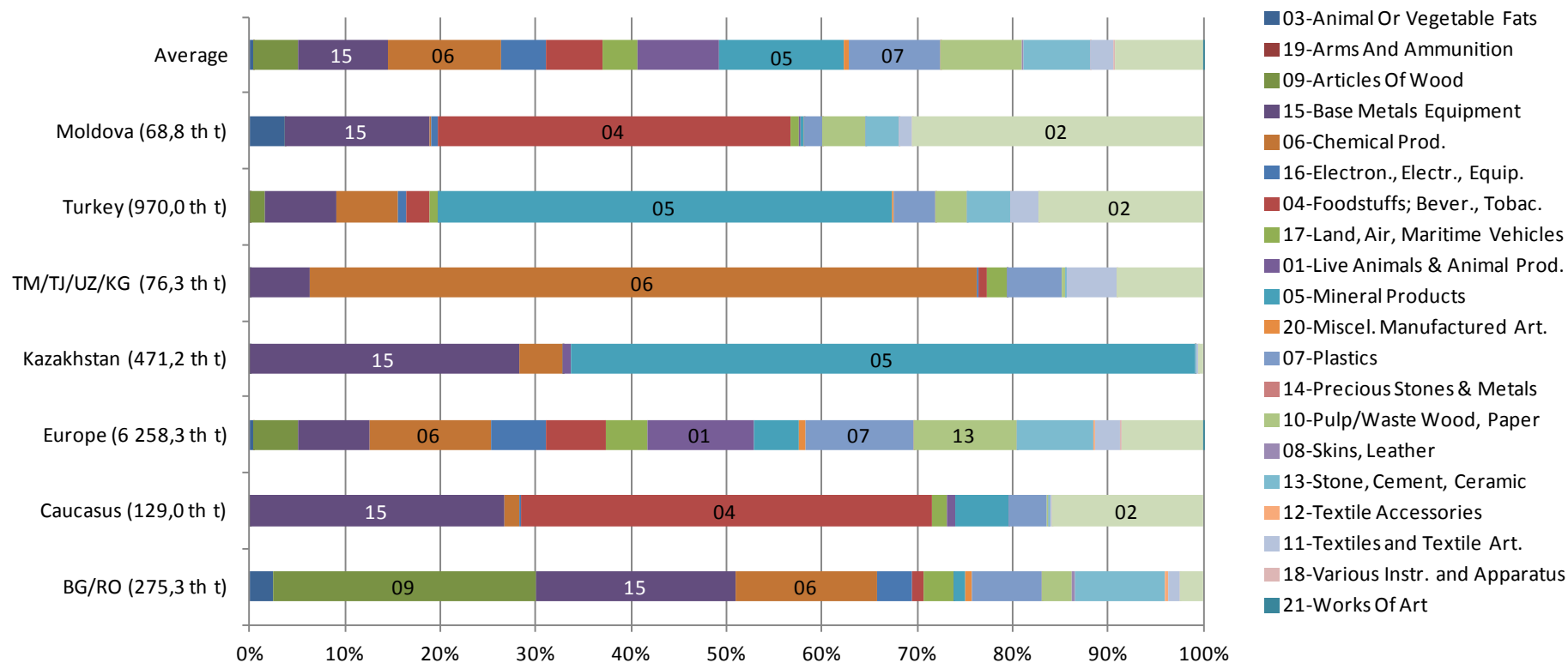
Аналогичная ситуация (не столь ярко выраженная) характерна для товарных групп «изделия из древесины», «продукты растительного происхождения» и «минеральные продукты».

Экспорт минеральных продуктов в весьма значительном объеме ориентирован на Европу и Молдову.



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Украину, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





Таблица 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Украину, 2010 г., в тоннах

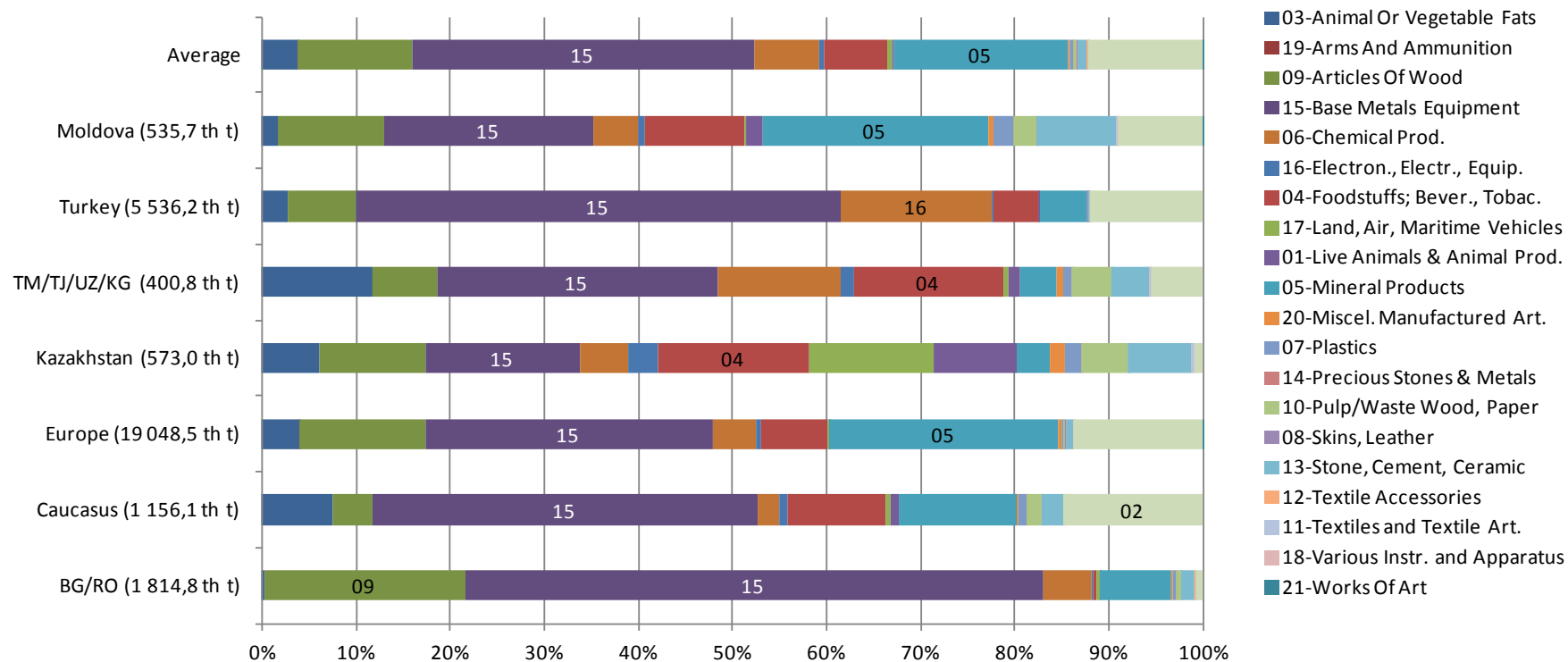
Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Молдова	Турция
Животные или растительные жиры	6 672,00	0,06	27 002,30	80,58	3,13	2 553,53	745,56
Оружие и боеприпасы	n/a	n/a	492,64	n/a	n/a	n/a	175,86
Изделия из древесины	76 271,80	106,67	290 509,05	1,02	0,70	56,98	15 057,74
Основные металлы и оборудование	57 527,80	34 470,56	467 156,57	133 289,56	4 834,22	10 326,15	73 226,28
Химическая продукция	40 878,90	1 990,71	799 239,97	21 097,46	53 331,76	172,88	61 140,86
Электронное и электротехническое оборудование	9 674,50	119,12	360 088,26	231,51	83,91	468,15	8 760,70
Продукты питания, напитки, табачные изделия	3 523,30	55 569,17	390 726,20	129,51	688,81	25 495,92	24 474,67
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	8 764,50	2 000,18	277 006,30	263,56	1 539,14	494,25	8 779,26
Живые животные и продукты животного происхождения	19,60	1 220,23	700 139,69	3 893,61	10,10	150,46	0,52
Минеральные продукты	3 402,70	7 233,60	289 726,41	308 076,90	14,63	203,54	461 078,79
Различные промышленные товары	1 767,60	2,92	49 029,87	1,33	30,59	60,06	2 365,08
Пластмассы	20 292,50	5 232,17	709 288,36	68,92	4 340,03	1 344,60	42 278,36
Драгоценные камни и металлы	1,10	0,00	108,30	0,50	0,00	0,00	15,88
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	8 689,00	106,89	669 848,34	0,59	297,80	3 084,42	31 505,59
Шкуры животных, кожа	761,50	0,11	6 768,07	0,00	27,98	31,11	404,08
Камень, цемент, керамика	26 037,90	297,08	502 836,05	439,53	110,98	2 330,81	43 186,73
Текстильные аксессуары	1 064,70	0,00	5 679,41	0,01	n/a	40,84	365,92
Текстиль и текстильные изделия	2 993,10	233,62	163 984,34	1 051,15	4 033,67	943,85	28 695,11
Инструменты и аппаратура	18,90	3,11	7 668,09	3,28	0,42	11,78	27,97
Растительные продукты	6 955,80	20 445,43	540 926,28	2 608,44	6 903,25	21 014,75	167 670,80
Произведения искусства	n/a	0,00	29,60	0,01	n/a	n/a	0,01
Импорт всего	275 317,20	129 031,61	6 258 254,11	471 237,47	76 251,14	68 784,09	969 955,76

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Украины, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





Логистические процессы и морские магистрали II

Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Украины, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Молдова	Турция
Животные или растительные жиры	4 590,70	86 469,07	752 240,26	35 324,44	47 266,71	9 357,63	152 892,39
Оружие и боеприпасы	n/a	n/a	2 417,50	n/a	n/a	n/a	n/a
Изделия из древесины	386 902,30	49 075,84	2 552 404,92	64 590,64	27 310,48	60 565,20	398 699,12
Основные металлы и оборудование	1 114 311,70	473 623,29	5 819 643,63	93 543,16	119 353,68	118 456,30	2 855 940,30
Химическая продукция	93 960,50	26 893,20	863 295,27	29 208,96	52 359,91	25 743,19	890 230,30
Электронное и электротехническое оборудование	4 378,50	9 666,96	110 048,88	18 902,98	5 969,86	3 437,94	1 090,92
Продукты питания, напитки, табачные изделия	5 085,50	120 052,19	1 351 621,62	91 570,30	63 434,87	57 454,66	272 907,07
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	6 631,10	6 213,32	38 785,79	75 829,80	2 342,79	592,45	323,58
Живые животные и продукты животного происхождения	57,20	9 743,28	4 356,41	50 879,96	4 649,74	9 720,25	2 210,29
Минеральные продукты	137 373,50	145 083,28	4 635 934,86	20 071,96	15 993,75	127 930,08	276 143,67
Различные промышленные товары	4 214,80	2 218,54	40 624,94	8 864,77	2 411,03	3 419,05	40,91
Пластмассы	6 699,00	10 650,67	35 068,65	10 215,23	3 769,80	11 394,38	10 012,59
Драгоценные камни и металлы	0,30	0,91	89,80	4,08	1,18	1,58	0,11
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	6 797,10	18 952,08	49 678,88	28 551,27	16 598,84	13 187,99	2 903,55
Шкуры животных, кожа	182,50	16,39	20 801,19	1,22	0,27	71,41	45,92
Камень, цемент, керамика	27 296,10	25 263,89	132 034,13	38 123,30	16 480,57	45 103,68	4 556,24
Текстильные аксессуары	2 629,70	38,00	2 766,32	204,84	30,76	85,71	19,37
Текстиль и текстильные изделия	1 004,10	1 231,96	23 240,02	1 519,31	721,51	738,72	125,48
Инструменты и аппаратура	10,50	124,37	186,84	120,81	84,29	44,33	13,31
Растительные продукты	12 653,30	170 789,60	2 613 188,90	5 445,79	22 022,57	48 384,87	668 009,88
Произведения искусства	0,10	0,00	28,99	0,02	n/a	0,07	0,00
Экспорт всего	1 814 778,50	1 156 106,84	19 048 457,80	572 972,86	400 802,61	535 689,49	5 536 164,99

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



6.2 Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта

С учетом целей «LOGMOS», направленных на организацию мультимодальных услуг по непрерывной транспортировке грузов от двери до двери, все компоненты транспортной цепи могут рассматриваться в качестве возможных сегментов проектов «LOGMOS», в зависимости от их значимости для потенциальных торговых потоков «LOGMOS».

Среди наиболее критических аспектов следует упомянуть портовые интерфейсы для операций, услуг, процедур и т.д. между сушей и морем.

6.2.1 Система портов и морские линии

Все украинские морские порты находятся в государственной собственности. В настоящее время ряд портовых администраций заключили договоры аренды с частными портовыми операторами, например, с Гамбург Порт Консалтинг Украина и СМА-CGM в Одесском порту, ООО «Трансинвестсервис» (ТИС) в порту «Южный», «Укртрансконтейнер» (УТК) в Ильичевском морском торговом порту.

За исключением двух основных контейнерных терминалов Одессы (НПС и СМА-CGM) и «Укртрансконтейнер» (УТК) в Ильичевском морском торговом порту, терминальные операции выполняются самими портами.

На мультипортовую систему Одесской области (Ильичевск, Одесса, Южный) приходится основная доля соответствующих объемов торговли, обслуживаемых всеми 18 украинскими морскими торговыми портами.

Три вышеупомянутых порта, расположенных в пределах менее 80 км вдоль побережья Черного моря, не имеют специализации и конкурируют друг с другом за доли рынка.

Железнодорожно-паромные операции выполняются в портах Ильичевск и Керчь. С учетом того, что железнодорожные перевозки являются в целом предпочтительным видом транспорта, железнодорожно-паромные перевозки на Черном море расширяются.

Основная часть контейнерной перевалки осуществляется Ильичевским и Одесским морскими торговыми портами. Намеренно различное толкование Таможенного кодекса Украины таможенными и администрациями портов Ильичевска и Одессы (продолжающееся с тех пор как Украина стала независимой) приводит к распределению торговли между этими двумя портами и обязательствам для линий контейнерных перевозок по заходу их судов в оба порта для обеспечения полного охвата рынка. Это, в свою очередь, влечет за собой необходимость осуществления оплаты с двух расходных счетов и содержания двух различных комплектов контейнеров и наборов логистических операций. Соответствующие дополнительные расходы в значительной степени влияют на стоимость контейнерных перевозок. Другим побочным эффектом этой ситуации является решение некоторых крупных контейнерных перевозчиков обслуживать Украину только фидерными судами, транспортируя контейнеры из других хабов (расположенных, в основном, в регионе Стамбула и Мраморного моря), которые обслуживаются крупнотоннажными линейными судами.

Объемы контейнерных перевозок постоянно росли до 22% от общего тоннажа портов (2007 г.): 51% импорта груженых контейнеров, 8% экспорта груженых, 40% экспорта пустых, до тех пор, пока эта тенденция не была прервана на 2 года. За 11 месяцев 2010 года украинские порты обработали 595 197 TEU, что на 26,9% выше, чем в 2009 году, но все же на 52% ниже, чем в 2008 году.

Ставки портовых сборов (расходные счета судов) устанавливаются в одностороннем порядке Кабинетом Министров Украины. В отсутствие какого-либо сравнительного анализа украинские портовые тарифы являются одними из самых высоких в мире.





Логистические процессы и морские магистрали II

Отсутствие надлежащего законодательства, неправильное применение и выборочные изменения таможенных правил, а также неконкурентные тарифы делают перевалку контейнеров в украинских портах в другие порты практически невозможной.

Помимо вышеназванных портов и речных портов, описанных в других специфических отчетах «LOGMOS», в настоящее время функционируют другие морские порты, имеющие отношение к «LOGMOS»:

- Скадовск и Евпатория, откуда турецкие и российские судоходные компании регулярно осуществляют перевозки Ро-Ро в турецкий черноморский порт Зонгулдак;
- Керчь, откуда «Укрферри» и партнерская компания NaviBulgar осуществляют перевозки Ро-Ро в Поти;
- ТИС в порту «Южный», куда Maersk начал осуществлять новый рейс одним из своих судов с западного побережья Южной Америки) для доставки рефрижераторных грузов и, где ТИС планирует строительство логистического центра;
- Херсон: различные проекты способны превратить этот порт в крупный хаб для контейнерных перевозок по Днепру;
- Кроме того, при принятии новой тарифной политики на 2011 год, Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» расширила перечень железнодорожных станций для прямого железнодорожно-паромного сообщения. Теперь кроме морских портов Ильичевск и Керчь перечень портов, открытых для прямого железнодорожно-паромного сообщения, пополняют порт Крым и Ильичевский морской рыбный порт.

Объемы грузоперевозок Ро-Ро составляют 10% от общего тоннажа украинских портов (2,2 млн. тонн в первом полугодии 2010 г.)

Поскольку Украина до сих пор не имеет генерального плана развития своих портов, и поэтому, как упоминалось выше, отсутствует решение в отношении их специализации, каждый порт имеет свой собственный инвестиционный план, который в большинстве случаев предполагает возведение контейнерных мощностей - иногда в довольно большом объеме. Между тем некоторые совершенно новые терминалы (ТИС, порт Южный) остаются пустыми из-за медленного восстановления торговли после пика финансового кризиса 2008 года. Небольшие порты присоединяются к общей массе, пытаясь привлечь средние и мелкие объемы трафика внутреннего/регионального значения. Если не решить эту проблему своевременно, непоследовательные и иррациональные тенденции могут привести к еще более неэффективному управлению активами, пустой трате инвестиций, рассеиванию контейнерных перевозок и общему увеличению транспортных расходов для украинской морской внешней торговли.

Судоходные компании Украины

«Укрферри» - это национальный перевозчик Украины, значимый для проекта «LOGMOS». Совместно с болгарским перевозчиком NaviBulgar «Укрферри» организует рейсы из Варны, Ильичевска и Керчи в Дериндже, Поти и Батуми, располагая флотом из 5 универсальных железнодорожных паромов.

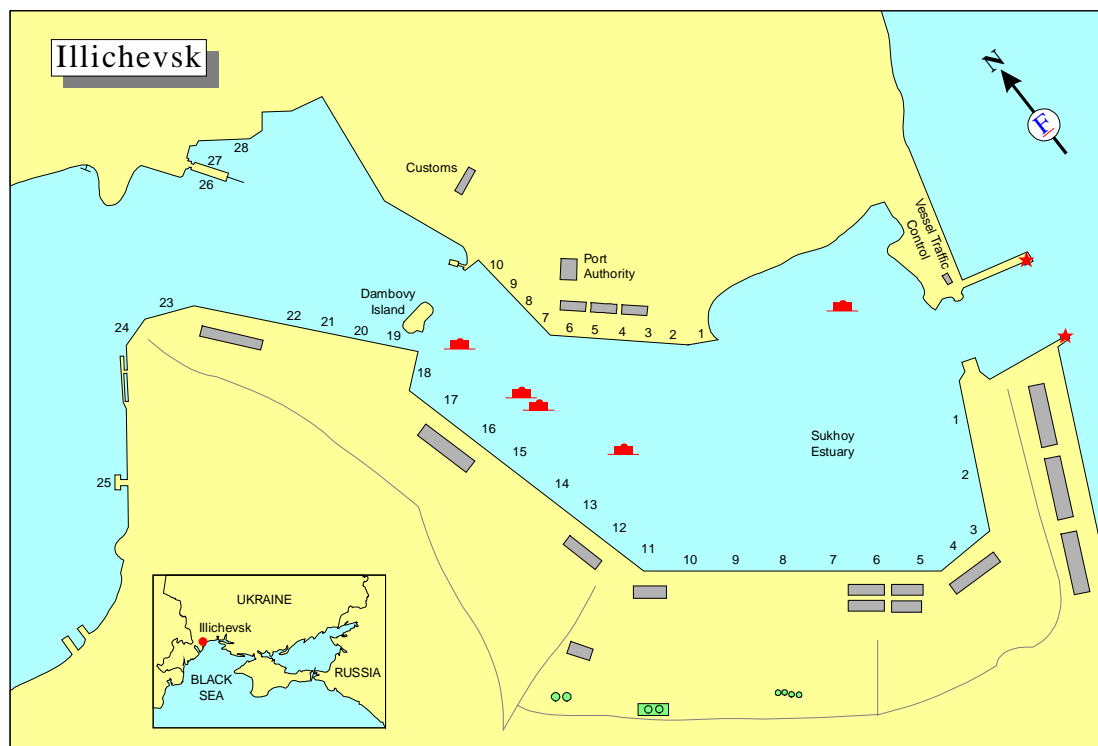
В центре внимания сегодня находятся набирающие обороты грузовые перевозки на грузовиках TIR, особенно из/в Болгарию и на новых линиях сообщения с черноморскими портами Турции.



Логистические процессы и морские магистрали II

Обе судоходные компании приступили к рационализации существующих услуг в целях увеличения частоты рейсов, сокращения времени транзита и утверждения фиксированных дней отправления. По имеющейся информации, остается нерешенным вопрос о неконкурентоспособности тарифов на паромные перевозки.

Иллюстрация 7: Схема ИМТП



Годовой объем комбинированных железнодорожно-паромных и Ро-Ро перевозок: 4,5 млн тонн, 4 300 грузовиков и 250 000 легковых автомобилей.

Имеется значительная территория для портовой деятельности и дальнейшего развития порта.

Существуют эксплуатационные ограничения для операций с фидерными суднами (краны/высота).

«Укртрансконтейнер» (дочерняя компания российской Национальной контейнерной компании, а также бывший оператор контейнерного терминала торгового порта) оказал содействие порту в расширении портовых мощностей и строительстве новых контейнерных причалов для обработки дополнительных 850 000 TEU.

Текущая пропускная способность торгового порта (ИМТП) составляет 1 150 000 TEU; складские мощности рассчитаны на 18 000 полных TEU, 8 000 порожних TEU и 606 рефконтейнеров.

Ильичевский морской рыбный порт (ИМРП) осуществляет модернизацию причалов № 2, 3 и 4 с соответственным удлинением до 296,4/ 290 / 390 м и дноуглубительные работы до 15 м. ИМРП планирует строительство терминала пропускной способностью в 1 000 000 TEU.

Текущая пропускная способность Ильичевского морского рыбного порта составляет 7000 TEU и 300 рефконтейнеров.



Таблица 7: Характеристики причалов

Терминал 1		Длина причала (м)	Максимальная глубина (м)	Пропускная способность TEU/год
Причал	Типы судов			
1	Контейнерные (до 6000 TEU)	306	13,0	300 000
3	Контейнерные (до 5000 TEU)	200	13,5	
4	Контейнерные (до 5000 TEU)	120	13,5	850 000
5	Контейнерные (фидерные)	155	13,0	
6	Контейнерные (фидерные)	181	13,0	
Терминал 3				
Причал				
26	Комбинированный ж/д паром (русская колея)	210	9,6	
27	Комбинированный ж/д паром (русская колея)	210	9,6	
28	Ро-Ро	270	9,6	
Рыбный порт				
1	Контейнерные	154	11	
2-3	Контейнерные	240	11	

Таблица 8: Объемы перевозок ИМТП

Объемы перевозок	2006	2007	2008	2009	2010	2015* (прогноз)
TEU	291 127	532 766	670 556	256 825	301 508	2,5- 4,5 млн.

Морские перевозки

Услуги, применимые к проекту «LOGMOS», подразделяются на два вида:

- Прямые перевозки между портом ТРАСЕКА с другим (-и) портом (портами) ТРАСЕКА – обозначение (а);
- Перевозки между каким-либо портом ТРАСЕКА и портом/портами вне ТРАСЕКА, чей трафик полностью либо частично происходит из МЛЦ или предназначен для МЛЦ или других ЛЦ/хабов/городских центров, которые могут быть отобраны для включения в сеть «LOGMOS». Этот трафик становится все более значительным, так как позволяет более интенсивно использовать сообщение между внутренними районами, что способствует расширению коридоров в сети - обозначение (б).

В Ильичевске выполняются следующие регулярные услуги:

Железнодорожно-паромные перевозки

- Совместные перевозки Укрферри и NaviBulgar в/из Турции, Болгарии и Грузии (а)



Иллюстрация 8: Ильичевский железнодорожно-паромный терминал, причалы № 26, 27



Источник: ИМТП

Перевозки Ро-Ро и автопаромы

- Совместные перевозки Укрферри и NaviBulgar в/из Турции, Болгарии и Грузии (а)
- Sea Lines в Турцию (обслуживание грузовиков TIR) (а)
- Neptune в Турцию, Med (типы PCC, PCTC) (а)
- Senk Group в Турцию (тип PCC) (а)

Иллюстрация 9: Ильичевский автомобильный терминал, причал № 28



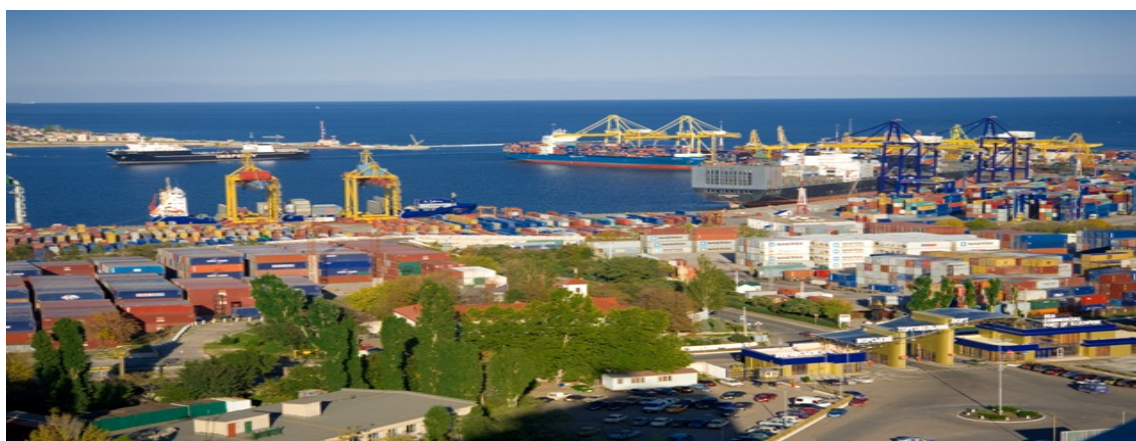
Источник: ИМТП



Контейнерные перевозки

- Совместные перевозки Укрферри и NaviBulgar в/из Турции, Болгарии и Грузии (а)
- CMA-Maersk VSA на/с Дальнего Востока (b)
- COSCO, Wan-Hai, PIL, K-Line, Yang-Ming, CSCL VSA на/с Дальнего Востока (b)
- NORASIA на/с Дальнего Востока (b)
- Фидерные перевозки CMA в другие порты Черного и Средиземного морей (а)
- Фидерные перевозки Maersk в Болгарию, порты Средиземноморья (а)
- Фидерные перевозки MSC в Турцию (а)
- Линейные перевозки ZIM в Болгарию, Турцию и порты Средиземноморья (а)

Иллюстрация 10: Контейнерные причалы порта Ильичевск, общий вид



Источник: ИМТП

Кроме того, внеплановыми/чартерными рейсами судов различного типа (река-море, предназначенными для генеральных грузов, тяжеловесных грузов и т. д.) перевозятся негабаритные/тяжеловесные/ проектные грузы/ строительные материалы и детали, которые поставляются в конечные пункты назначения в Украине с использованием тех же сообщений с внутренними районами, что и регулярные линии.

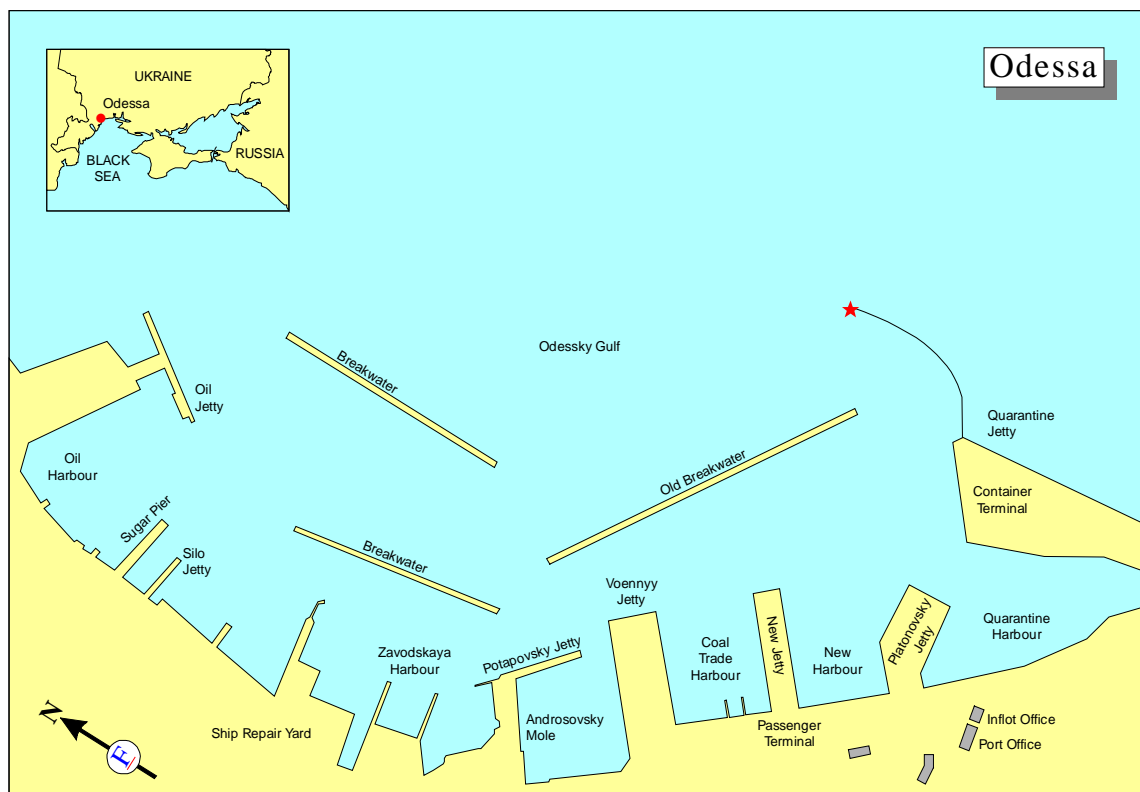
Мультимодальные возможности

Порт обслуживается двумя железнодорожными станциями (Ильичевск и Ильичевск-Паромная) и имеет 5 подъездных путей. Общая пропускная способность обеих железнодорожных станций составляет 1960 вагонов в сутки. С точки зрения существующего и перспективного трафика она является достаточной.

Что касается автомобильных дорог, к морскому порту ведут 6 подъездных путей, но их пропускная способность ограничена существующей дорожной инфраструктурой Ильичевска. В 2008 году ЕБРР утвердил финансирование ее модернизации. Тем не менее, требуются дальнейшие работы по улучшению сообщения порта и, в частности, терминала Ро-Ро с сетью автомобильных дорог общего пользования.



Иллюстрация 11: Порт Одесса



Расположен в самом центре пятого по величине города Украины, являющегося одним из основных промышленных и торговых центров страны, а также популярным туристическим центром (в Одессе находится крупнейший пассажирский портовый терминал в Украине - и один из крупнейших на Черном море - с пропускной способностью 4 млн пасс./год).

Менеджмент порта расширяет сотрудничество с частными операторами, привлекает иностранных инвесторов.

Территория порта ограничена, но поблизости имеются значительные площади (Сухой порт «Евротерминал») для береговых операций и дальнейшего развития.

Отсутствие возможностей обслуживания железнодорожных паромов; причал Ро-Ро введен в эксплуатацию в конце 2009 года.

Обработка контейнеров

Постепенное расширение контейнерной верфи.

Недавние шаги и будущие планы:

- Терминал НРС - начал инвестировать в расширение контейнерных мощностей на Карантинном молу. Строительство должно быть завершено к 2014 году, что позволит порту Одессы расширить мощности обработки контейнеров до 1,3 млн TEU.
- Терминал СМАС-CGM: 250 000 TEU
- Дальнейший план: 2 млн. TEU (заморожен)

Другие характеристики :

- Зона хранения 13 500 TEU, по 10-13 дней в среднем



- 60% проверяются таможенными органами

Таблица 9: Характеристики причалов

Терминал	Типы судов	Емкость склада	Длина причала (м)	Макс. глубина (м)	Пропускная способность TEU/год
Терминал НРС					
Причал					
2	Контейнерные (до 5 000 TEU)	13 500 TEU плюс 400 разъемов для рефконтейнеров	310	13,0	650 000
3	Контейнерные (1 500-2 000 TEU)		230	11,8	
4	Контейнерные (1 500-2 000 TEU)		270	11,5	
Терминал Бруклин-Киев					
42	нет данных	4 823 TEU плюс 328 разъемов для рефконтейнеров	225	13,5	200 000
43			255	13,5	

Таблица 10: Объемы обработки, порт Одесса

Объемы	2006	2007	2008	2009	2010	2015* (прогноз порта)
Контейнеров TEU	395 564	523 881	572 142	255 461	351 568	около 2 млн.

Перевозки Ро-Ро

Небольшой паромный терминал использовался для линии Ро-Рох «УкрФерри» со Стамбулом. Услуги были приостановлены в 2010 году.

В том же году порт активизировал операции Ро-Ро. Первый автопаром прибыл в феврале 2010 года, доставив 630 пассажирских автомобилей Hyundai из Турции.

Первая очередь нового терминала Ро-Ро была завершена в сентябре 2010 года, состоялись первые заходы судов. Однако, для того чтобы сократить пребывание судов в порту Одесса до 6-8 часов и начать регулярные рейсы в Стамбул необходимо решить некоторые технические вопросы с таможенными органами. Частный оператор «Евротерминал», потенциально предоставляющий все необходимые услуги по хранению, парковке и таможенной очистке в сухом порту в нескольких километрах от аппарельной площадки Ро-Ро, является ведущим участником этого проекта.

Морские перевозки

Услуги, применимые к проекту «LOGMOS», подразделяются на два вида:

- Прямые перевозки между портом ТРАСЕКА с другим (-и) портом (портами) ТРАСЕКА – обозначение (а);
- Перевозки между каким-либо портом ТРАСЕКА и портом/портами вне ТРАСЕКА, чей трафик полностью либо частично происходит из МЛЦ или предназначен для МЛЦ или других ЛЦ/хабов/городских центров, которые могут быть отобраны для включения в сеть «LOGMOS».

Этот трафик приобретает все большее значение, так как позволяет более интенсивно использовать сообщение между внутренними районами, что способствует расширению коридоров в сети - обозначение (б).



В порту Одесса выполняются следующие регулярные услуги:

Контейнерные перевозки

- CMA-Maersk VSA на/с Дальнего Востока (b)
- NORASIA на/с Дальнего Востока (b)
- Wan-Hai – PIL VSA на/с Дальнего Востока (b)
- Фидерные перевозки CMA в другие порты Черного и Средиземного моря (a)
- Фидерные перевозки Maersk в Болгарию и Средиземноморье (a)
- Фидерные перевозки MSC в Турцию (a)
- Линейные перевозки ZIM в Болгарию, Турцию и порты Средиземноморья (a)
- Линии + фидерные услуги UFS-Arkas в Румынию, Болгарию и порты Средиземноморья (a)
- Линейные перевозки Admiral Container Lines в Турцию и порты Средиземноморья (a)

Иллюстрация 12: Порт Одесса – Общий вид контейнерных терминалов



Источник: Порт Одесса

Мультимодальные возможности

В порту имеется один железнодорожный въезд (720 вагонов в день), связанный с сортировочной станцией. Портовая железнодорожная станция практически исчерпала свою пропускную способность (при возможности обработки 12 пар поездов в сутки сейчас обрабатываются 10). В настоящее время возможность расширения железнодорожной инфраструктуры отсутствует из-за нехватки свободных площадей рядом с портовыми железнодорожными объектами и слабой конкурентоспособностью терминала «Лиски».

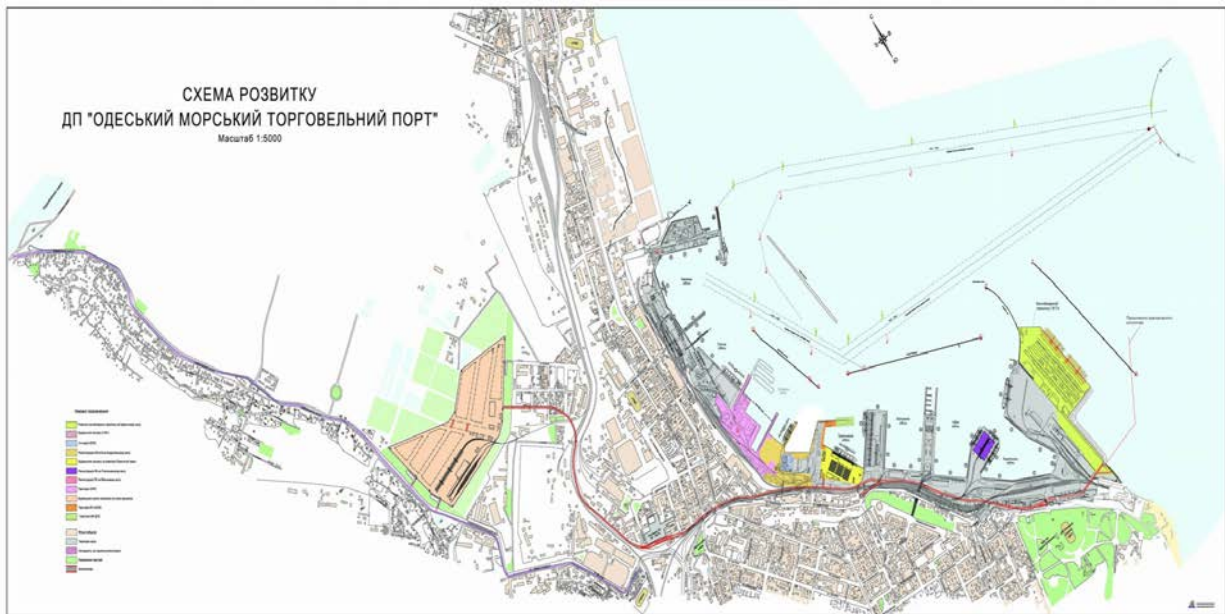


Логистические процессы и морские магистрали II

Единственная возможность - это усовершенствование технологии обработки поездов (упрощение операций и сокращение времени проверок).

Что касается автомобильного подъезда, в порту имеется один главный въезд (125 автомобилей в сутки) и пять дополнительных (технологических) въездов. Автомобильная эстакада (обозначенная красным цветом на карте ниже), соединяющая порт с Сухим портом ООО «Евротерминал» (обозначен розовым цветом слева), начала функционировать в 2009 году.

Иллюстрация 13: Порт Одесса – Генеральный план развития



Источник: Порт Одесса



6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 14: Карта железных дорог Украины



Источник : ТРАСЕКА (2011)

Украинские железные дороги имеют хорошо развитую инфраструктуру и являются основой транспортной системы Украины. На долю железных дорог приходится 82,7% грузооборота (без учета трубопроводного транспорта) и 42,5% пассажирских перевозок.

Сеть украинских железных дорог – одна из наиболее развитых в Европе, ее эксплуатационная длина составляет более 22 тыс. км (свыше 46% путей электрифицированы), развернутая протяженность участков - около 30 тыс.км.

Железные дороги Украины взаимодействуют с железными дорогами семи соседних государств (Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Польша, Словацкой республики, Венгрии, Румынии и Республики Молдова) через 56 пунктов пересечения границы. Взаимодействие со странами средиземноморского бассейна осуществляется через 18 морских торговых портов Черного и Азовского морей, а также через речные порты Днепра и Дуная.

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины - «Укрзалізниця»

В сферу управления Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (основанной в 1991 году), которая находится в г. Киеве, входят шесть железных дорог: Львовская (западная часть), Юго-Западная (центральная и северная часть), Одесская (южная часть), Южная (северо-восточная часть), Донецкая (восточная часть) и Приднепровская (центральная и южная часть).



Численность работников основной деятельности железных дорог Украины – 403 тыс. чел.

При этом необходимо отметить, что существует обширная сеть как частных так и государственных экспедиторских организаций, являющихся посредниками между владельцами грузов и перевозчиками. Они принимают участие в подготовке грузов к перевозке, сопровождают их на пути следования, обеспечивают требования грузоотправителей по доставке. Поэтому для координации действий и создания благоприятных условий организации перевозок по железным дорогам Украины между Укрзалізницею, Ассоциацией международных экспедиторов и Ассоциацией «Укрвнештранс» заключено Соглашение о сотрудничестве в сфере транспортно-экспедиторской деятельности, связанной с организацией и выполнением перевозок в международном железнодорожном сообщении.

Кроме того, политические соображения привели к нечеткому определению приоритетов и участию УЗ на протяжении последних лет в финансировании и реализации государственных проектов, не связанных с железнодорожной сферой, которые не всегда и не в полном объеме осуществлялись с учетом коммерческих перспектив.

Это в значительной степени нивелировало преимущества значительных структурных изменений.

В сложившихся экономических условиях грузовые перевозки (71,7% от общего дохода компании в 2008 году) уже не в состоянии перекрестно субсидировать пассажирские перевозки, тарифы на которые регулируются государством (10,1% от дохода компании в 2008 году). В то же время затраты на техобслуживание сети, включая ее редко используемые участки, влекут за собой неподъемное финансовое бремя, лишая УЗ гибкости в ее тарифной политике.

Политика резкого повышения тарифов на грузовые перевозки и вследствие транспортно-логистической политики Российской Федерации побудила многих российских и центрально-азиатских грузоотправителей перенаправить грузопотоки в порты России, тем самым обусловила сокращение транзита через Украину на одну треть. На этом фоне убытки УЗ в 2009 году составили около 9 млрд. гривен, и она не смогла осуществлять выплаты в погашение внешнего долга.

На стадии реализации находится совместный с Европейским банком реконструкции и развития (далее - ЕБРР) проект "Внедрение скоростного движения пассажирских поездов на железных дорогах Украины".

Общая стоимость его составляет 200 млн. долл. США, в том числе кредит ЕБРР - 120 млн. долл. США.

В настоящее время освоено 80,47 млн. долл. США для закупки путевой техники и предоставления консультационных услуг. Остаток кредитных средств будет использован для проектирования, строительства Бескидского тоннеля и осуществления технического надзора.

ЕБРР дал согласие на дополнительное финансирование проекта «Обновления подвижного состава» на сумму 62,5 млн. дол. США, подписание кредитного соглашения ожидается в ближайшее время.

После обретения страной независимости была разработана правовая база для приватизации.

Тем не менее, сомнительная и непрозрачная реализация соответствующей программы и сопротивление изменениям со стороны правительства, а также большей части населения страны, заблокировали реформы, в результате чего многие государственные компании, такие как УЗ, были исключены из процесса приватизации.



Логистические процессы и морские магистрали II

После выборов 2010 года были сформулированы новые предложения по частичной приватизации УЗ.

Согласно представленному Парламенту плану, УЗ должна быть преобразована в акционерное общество на семь лет раньше, чем было предусмотрено предыдущей администрацией. Инфраструктура и локомотивный парк останутся под контролем государства, а шесть региональных компаний будут объединены в одно юридическое лицо. Подвижной состав будет передан частным компаниям, которые будут отвечать за инвестиции в его модернизацию.

Значительная часть 1855 электрических и 928 дизельных локомотивов УЗ морально и физически устарела.

Исследование опубликовано в июне 2010 г. показало, что УЗ должна инвестировать в среднем 4,4 млрд. гривен (575 миллионов евро) ежегодно в замену изношенного оборудования. Еще 15 млрд. гривен (1,9 млрд. евро) в год потребуется на восстановление и модернизацию существующего парка транспортных средств.

В сентябре 2010 года были представлены планы по приобретению новых локомотивов. В качестве поставщиков были выбраны «Лугансктепловоз» (Украина) и тепловозостроительный завод в Тбилиси.

В целом УЗ планирует заменить 400 единиц магистральных электровозов. Заказ на закупку 10 электровозов должен быть размещен до конца 2011 года, в дальнейшем планируется закупать до 50-80 единиц в год.

В то же время Министерство инфраструктуры хочет в течение трех-четырёх лет добиться прибыльности внутренних железнодорожных перевозок, которые негативно влияют на финансовые результаты деятельности УЗ. Были созданы рабочие группы с участием губернаторов и областных администраций (которые хотят иметь транспортное сообщение, но не хотят платить деньги) для разработки системных решений, создания отдельных транспортных подсекторов, согласования маршрутов, оптимизации расписаний и снижения/устранения убытков.

Таблица 11: Характеристика сети ж/д в Украине

Общая протяженность (км)	Колея (мм)
21 665,4 *	1 520
Электрифицированные линии (км)	Система электрификации
5 325,2	25кВ переменного тока - 50 Гц
4 763,0	3кВ постоянного тока
* 350,1 км колеи шириной 1435 мм через западные границы	

По состоянию на 01.01.2012 общая эксплуатационная длина железнодорожных путей Украины составляет 21665,4 км. Украинская сеть железных дорог занимает 14-м в мире по этому показателю. Укрзализныця является шестым по величине в мире по железнодорожным перевозкам пассажиров и седьмым по транспортировке грузов. Около 47% сети электрифицировано, с разделением почти поровну между 25 кВ переменного тока и 3 кВ постоянного тока.

Среди соседних стран только Россия, Беларусь и Молдова эксплуатируют железнодорожную колею шириной 1520 мм. Несмотря на наличие нескольких коротких трансграничных участков с шириной колеи 1520 мм, большинство грузов, поступающих по железной дороге из Польши, Словакии, Венгрии и Румынии и обратно, транспортируется по стандартной колее (1435 мм).





Железнодорожный транспорт в Украине обеспечивает сообщение всех крупных городов, портов и промышленных центров с соседними странами.

Плотность железных дорог (т.е. общая протяженность железнодорожной инфраструктуры в метрах на 1000 жителей) Украины является одной из самых высоких среди других стран СНГ и приближается к показателям Франции, Италии и Румынии. Максимальная концентрация железнодорожных путей приходится на Донбасс (восточный регион Украины). Западная часть страны особенно хорошо интегрирована в региональные железнодорожные сети.

Украину пересекают три Панъевропейских транспортных коридора:

- **Коридор №3** (Брюссель - Аахен - Кельн - Дрезден - Вроцлав - Катовице - Краков - Львов - Киев). Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) коридор продлен (Киев – Конотоп – Брянск) до Москвы через пункт пропуска Зерново (МТК ОСЖД № 3);
- **Коридор №5** (Восток-Запад: Венеция - Триест / Копер - Любляна - Марибор - Будапешт - Чоп - Львов), Организацией сотрудничества железных дорог продлен от Львова через Жмеринку, Киев, Полтаву, Харьков и пункт пропуска Тополи, далее по территории России на Азиатский континент (МТК ОСЖД № 5).
- **Коридор №9** (Хельсинки - Выборг - Санкт-Петербург - Псков - Москва - Калининград - Киев - Раздельная (Украина) - Кишинев - Бухарест - Димитровград – Александруполис. Ответвление от Раздельной в Одессу) соединяет Одессу с Киевом на севере и с Бухарестом на юге.
- МТК «Балтийское море - Черное море» (ОСЖД №7) проходит по маршруту Гданьск - Люблин - Ягодин - Ковель - Казатин - Жмеринка - Одесса. На территории Украины протяженность коридора составляет 927 км;
- МТК «Европа - Азия» (ОСЖД №8) проходит по маршруту Фастов - Знаменка - Нижнеднепровск-Узел - Чаплино - Красноармейск - Горловка - Дебальцево - Красная Могила - Лихая - Макат - Навои. На территории Украины протяженность коридора составляет 939 км;
- МТК TRACECA (ОСЖД №10), TRACECA - транспортный коридор, простирающийся от Китая до стран Европейского Союза. Коридор проходит по маршруту Дружба - Актогай - Алматы - Арысь - Ташкент - Самарканд - Бухара - Чарджоу - Мары - Ашхабад - Туркменбаши - паром - Баку - Беюк-Кясик - Тбилиси - Самтредиа - Поти / Батуми - паром - Варна / Бургас / Констанца / Ильичевск. Коридор представляет собой сочетание железнодорожных линий 7 стран и морских паромных железнодорожных переправ через Черное и Каспийское моря. Коридор TRACECA официально признан международными организациями (ЭСКАТО ООН, ЕКМТ, МСЖД, ОСЖД и другими) как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией. Организацией сотрудничества железных дорог коридор определен как МТК ОСЖД №10, конечными точками которого в Европе есть порты Ильичевск (Украина), Варна (Болгария), Констанца (Румыния).
- На Конференции Межправительственной Комиссии TRACECA в декабре 2001 г. был окончательно утвержден и согласован с Европейским Союзом маршрут прохождения этого транспортного коридора. На территории Украины это маршрут Одесса / Ильичевск – Жмеринка -Казатин – Здолбунов – Ковель - Ягодин, что совпадает с МТК «Балтийское море – Черное море» ОСЖД №7.



Ковель находится на северо-западе Украины недалеко от границы с Польшей (66 км) и Беларусью (64 км) и непосредственно в коридоре ТРАСЕКА.

За 2011 год через станцию Ковель перевезено 1 759 тыс. тонн груза. Основную часть перевозимых грузов составили навалочные грузы: строительные материалы, нефтепродукты, зерно. Контейнеры составляют менее 5% транзитных объемов. Около 78% всех грузопотоков, проходящих через Ковель, направляются из Украины к пограничным станциям на западе, около 22% - поступают с Запада. Около 75% исходящих грузов транспортируются через Дорогохуст в Польшу, около 25% через Малорито в Беларусь.

В связи с разной шириной железнодорожной колеи Украины (1520 мм) и Польши (1435 мм) смена колесных пар осуществляется на пункте смены колесных пар станции Ягодин. Смена колесных пар для одного поезда (40-45 вагонов) занимает около 8 часов. В этом узле не производится перевалка грузов или обработка контейнеров.

Ковель также является таможенным пунктом, где проходят таможенную очистку грузы, направляющиеся в Польшу и прибывающие из Польши (в среднем процедура очистки занимает 12 часов).

Услуги в области мультимодальных железнодорожных перевозок включают перевозки универсальных и специализированных контейнеров, грузовых автомобилей, автомобильных кузовов и полуприцепов.

В условиях динамичного развития торгово-экономического сотрудничества стран Европы и Азии увеличивающиеся размеры товарооборота на сегодняшний день требуют нового подхода к организации перевозок грузов, в частности, организации комбинированных перевозок на железных дорогах Украины. С целью ускоренной доставки грузов организованы контейнерные поезда и поезда комбинированного транспорта.

Совместно с железнодорожными администрациями, заинтересованными в таких перевозках, в 2003 году был организован поезд комбинированного транспорта «Викинг» в направлении Ильичевск – Клайпеда – Ильичевск.

Задействована система контейнерных поездов с использованием международных транспортных коридоров по следующим маршрутам: Будапешт (Венгрия) – Чоп – Зерново – Москва (Россия) – «Чардаш»; Дорнешты (Румыния) – Вадул-Сирет – Зерново – Москва (Россия); Венгрия/ Словакия – Китай – «Land Bridge» (через Забайкальск); Пескара (Италия) – Чоп – Зерново – Тихоново (Россия) – проект ФИАТ, Одесса – Москва – «Одесса»; Славкув (Польша) – Изов – Зерново – Брянск-Льговский (Россия) - «Славянский Экспресс».

С января 2011 года курсирует контейнерный поезд «Одесса» по маршруту Турция (г. Гемлик – порт Стамбул) – Украина (Одесса-Порт – Зерново) – Россия (Суземка – Москва-Товарная-Павелецкая). Контейнерными поездами «Одесса» по маршруту Одесса – Москва в 2011 году было перевезено 3546 TEU, а за 8 месяцев 2012 года - 3001 TEU. В обратном направлении перевозки не осуществлялись. Грузы представлены машинокомплектами.

Наряду с функционирующими поездами в международном сообщении, с учетом интересов потребителей, были организованы поезда для ускоренной доставки грузов в крупнотоннажных контейнерах, прибывающих в Украину через порты Черного моря по маршрутам Одесса/ Ильичевск – Киев («Крещатик»), Одесса/ Ильичевск – Днепропетровск («Днепровец»), Одесса/ Ильичевск – Хмельницкий («Подолье»), Ильичевск – Никополь («Ника»): их формирование и отправление производится по мере прибытия контейнеров в порты. Потенциал украинских железных дорог и морских портов позволяет наращивать объемы и формировать поезда на новых направлениях.



Этот потенциал вполне реален, и для его реализации необходимо, прежде всего, внедрить полноценную систему информационного обслуживания портов, позволяющую упростить обмен и обработку информации между различными государственными учреждениями (администрациями портов, таможенными органами и др.), судоходными компаниями, терминалами и железнодорожными операторами (в том числе UZ и «Лиски») в портах Одесской области.

Некоторые из вышеупомянутых поездов, а также другие контейнерные поезда в Украине эксплуатируются компанией «Лиски», структурным подразделением УЗ, созданным в 1995 году: «Крещатик» из Ильичевска и Одессы в Киев, «Днепровец» из Ильичевска и Одессы в Днепропетровск, «Подолье» из Ильичевска и Одессы в Хмельницкий, Мариуполь и Киев.

«Лиски» имеет полный приоритетный доступ к парку из 4000 контейнеров УЗ. Компания управляет шестью интермодальными узлами по всей Украине, располагающими необходимыми мощностями для обработки грузов, их хранения и перевозки автомобильным транспортом (Киев, Чоп, Одесса, Харьков, Луганск, Донецк)

Общий износ железнодорожных активов проявляется в низком качестве грузовых перевозок и в периодических проблемах с обеспечением клиентов вагонами.

Обновление устаревающего и сокращающегося парка вагонов и локомотивов является одной из главных проблем УЗ, в особенности это касается контейнерных платформ (их не хватало уже до кризиса 2008 года), поскольку украинское производство вагонов подчинено российским интересам, а продукция полностью выкупается – иногда на несколько лет вперед - РЖД (Российскими железными дорогами) и украинской дочерней компанией аффилированного с РЖД оператора контейнерных перевозок «ТрансКонтейнер».

Проблема непрозрачности деятельности УЗ в результате ее монопольного положения, представляющего собой серьезную опасность для деятельности ряда частных операторов, в настоящее время успешно решается.

Проблема воровства до сих пор остается нерешенной. Согласно пресс-релизу, УЗ потеряла 5 млн. грн за 11 месяцев 2009 года. Хотя Уголовный кодекс и Закон об административных правонарушениях были пересмотрены с целью усилить меры наказания за хищение имущества, имидж железнодорожного транспорта серьезно запятнан, и многие пользователи подчеркивают это в качестве основной причины предпочтения ими автомобильного транспорта.

Текущий проект «Поддержка интеграции Украины в Трансъевропейскую транспортную сеть TEN-T» позволит определить инвестиционные проекты, необходимые для содействия интеграции украинских железных дорог в сеть TEN-T в ЕС. Толчок к развитию сети TEN-T в Украине был получен на совещании Группы высокого уровня под председательством Лойолы де Паласио в 2006 году.

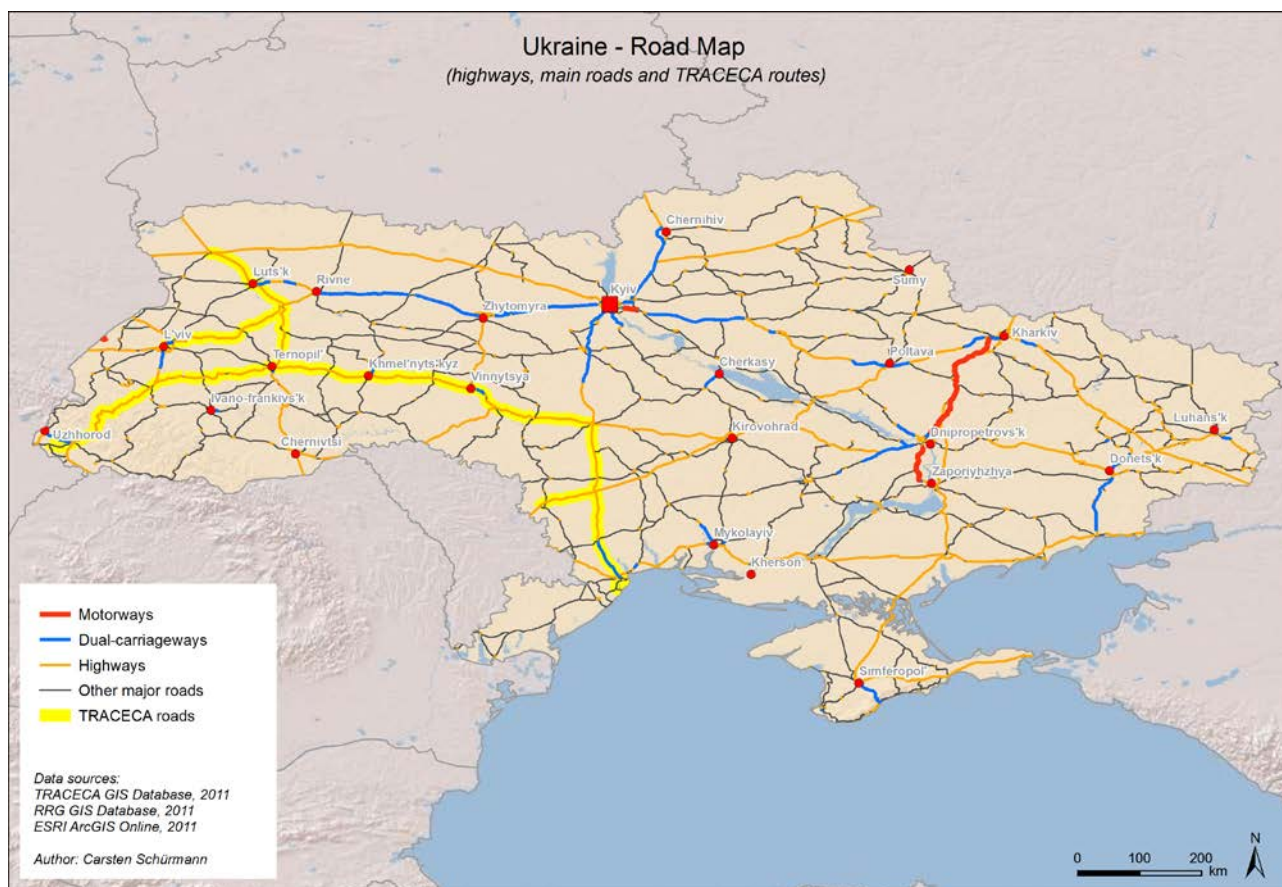
Из 188 транспортных инвестиционных проектов, определенных Министерством инфраструктуры (ориентировочной стоимостью 36 млрд. евро), 64 предложений на общую сумму 4,8 млрд. евро связаны с железнодорожным транспортом. В рамках вышеуказанного текущего проекта эти проекты будут оценены, и по ним будут установлены приоритеты.

Детальный [анализ ситуации с железнодорожной станцией Одесса-Порт](#) можно найти по ссылке: [Odessa port rail station case study-revMG.doc](#)



6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 15: Автодорожная карта Украины



Источник: TRACECA (2011)

Доля автомобильного транспорта составляет около 73% от общего грузопотока.

Украина имеет развитую сеть автомобильных дорог общей протяженностью 172 400 км (95,19% с твердым покрытием). Показатель плотности дорог составляет 280,6 км / тыс. кв км, что считается довольно низким, особенно по сравнению со странами Западной Европы. Большинство автомобильных дорог общего пользования в Украине – это дороги местного значения, и только 20 200 км (немногим более 12%) являются государственными. Эта цифра включает и международные трассы.

«Укравтодор» является государственной администрацией автомобильных дорог Украины. Эта служба подконтрольна Министерству инфраструктуры. Ее дополняет проектный институт «Укркипродор», проектирующий объекты дорожного хозяйства. Государственное акционерное общество «Автомобильные дороги Украины» (АДУ), созданное в 2001 году, принимает непосредственное участие в строительстве и ремонте дорог. Оно состоит из 32 дочерних компаний в каждой области, в Крыму и городах республиканского значения. Годовой бюджет АДУ составляет около 4 млрд. грн.

Приватизация в секторе автомобильного транспорта сыграла положительную роль, содействуя модернизации, расширению спектра и повышению качества предлагаемых пользователям услуг.

Дорожная инфраструктура, в особенности, автомагистрали, в основном еще с советских времен сохраняет ориентацию с севера на юг, и недостаточно логично организована.



Как определено в Законе Украины "Об автомобильных дорогах", международными дорогами являются дороги, связанные с международными транспортными коридорами и интегрированные в европейскую транспортную сеть. Ниже перечислены три Трансъевропейских (автодорожных) транспортных коридора, проходящие по территории Украины:

- **Коридор №3** (Берлин/Дрезден – Вроцлав - Краковец - Львов - Ровно - Житомир - Киев);
- **Коридор №5** (Триест - Любляна - Братислава - Чоп - Ужгород - Львов) и №5а (Сторожница - Ужгород - Мукачево);
- **Коридор №9** (Хельсинки - Киев/Москва - Одесса/Кишинев/Бухарест - Горностаевка - Александрополис); №9а (Любашевка - Платоново), №9б (Любашевка - Одесса) и №9с (Копти - Бачевск).

Общая протяженность дорог международного значения в Украине составляет 8100 км (5% дорог общего пользования). К ним относятся международные трассы E40, E50, E85, E95 и E105, а также некоторые дополнительные и вспомогательные дороги. Лишь 2100 км дорог международного значения расположены вдоль трансъевропейских транспортных коридоров. Это дороги, которые отвечают требованиям категории I (4 полосы движения, с проектной скоростью 120-150 км/ч). В преддверии приближающегося чемпионата по футболу Евро-2012 Украина утвердила амбициозную программу по строительству автомобильных дорог. Однако, пока только некоторые участки дорог (до 280 км) представляют собой автомагистрали с разделительной полосой: M03 (Киев-Борисполь), M18 (Харьков-Днепропетровск) и M05 (отдельные участки магистрали Киев-Одесса).

Среди одобренных проектов «Укравтодора» следует отметить:

- Броды-Ровно - 94,8 км / Платная дорога / Категория I / ориентировочная стоимость - 3,6 млрд. грн в ценах 2007 года. Пересекая территорию Львовской и Ровенской областей, она совпадает с направлением Панъевропейских коридоров №3 и №5.
- Винница-Киев - 146 км / Платная дорога / Категория I / ориентировочная стоимость - 5,1 млрд. грн в ценах 2007 года. Дорога пройдет по территории Винницкой, Житомирской и Киевской областей и совпадает с коридором № 3.
- Днепропетровск-Решетилровка - 167,4 км / Платная дорога / Категория I / ориентировочная стоимость - 5,1 млрд. грн в ценах 2007 года. Она будет проходить через Днепропетровскую и Полтавскую области.
- КПП «Щербаковка» - Киев-Харьков-Довжанский - 48,8 км / Платная дорога / Категория I / ориентировочная стоимость -1,2 млрд. грн в ценах 2005 года. Объездная дорога от границы с Россией до шоссе Киев - Харьков – Довжанский. Строительство этой магистрали призвано способствовать развитию международных перевозок между Россией и промышленными и курортными юго-восточными областями Украины, Крымом.
- Одесса-Рени - 261 км / Платная дорога / категория I. Эта дорога является частью проекта строительства Черноморской кольцевой дороги.

Большая часть дорожной сети находится в неудовлетворительном техническом состоянии. По официальным данным, в 2009 году около 51% автомобильных дорог общего пользования не соответствовали нормам в отношении ровности и 39% - нормам прочности. Следовательно, не все из них пригодны для осуществления международных грузовых перевозок из-за существующих ограничений.



Эти ограничения касаются доступа транспортных средств, перевозящих негабаритные и тяжеловесные грузы. Допустимые размеры грузовика (или колонны грузовиков): не более 4 м в высоту, 22 м (26 м в случае регулярных перевозок) в длину и 2,6 м в ширину. Контейнеровозам до 4,35 м в высоту (но до 38 т) разрешается двигаться по специальным маршрутам. Общий вес не должен превышать 38 т (44 т для контейнеровозов); нагрузка на ось для одиночной оси не должна превышать 11 т, 16 т для двойной (18 т для контейнеровозов) и 22 т для тройной оси (24 т для контейнеровозов). В настоящее время движение грузовиков до 40 т (и контейнеровозов до 44 т) разрешено только по автомагистрали М05 Киев-Одесса. Во всех остальных случаях, необходимо разрешение, выдаваемое только на одну поездку. Многократные разрешения тоже возможно получить, но их срок действия ограничен 3 месяцами. Разрешение выдается при условии оплаты дорожного сбора и согласования транспортного маршрута. При выдаче разрешения Государственная дорожная инспекция должна указать, требуется ли транспортное сопровождение.

В октябре 1999 года Украина присоединилась к международному соглашению «О массах и габаритах транспортных средств», заключенного Азербайджаном, Арменией, Беларусью, Грузией, Казахстаном и Кыргызстаном 4-го июня 1999 года.

Это соглашение предусматривает несколько иные параметры автомобилей:

- Размеры: 4 м в высоту, 12-20 метров в длину и 2,55 м (2,6 м для изотермических кузовов) в ширину;
- Масса: 18-32 т для грузовых автомобилей, 36-38 т для сочлененных транспортных средств, 36-44 т для автопоездов.

Эти правила применимы для украинских автоперевозчиков в вышеупомянутых странах СНГ, а также для международных перевозчиков в Украине¹.

6.3 Упрощение торговли и транзита

6.3.1 Общий обзор

- **Процедуры и формальности** являются **основными барьерами** на пути развития Морских магистралей:
 - необходимо проходить несколько **пунктов пересечения границы**, в основном, в портах, но также и на сухопутных маршрутах – например, по центральным наземным коридорам: от минимум 2 пункта на одной линии (одно море), до 5 пунктов на линиях, связывающих страны на западном побережье Черного моря со странами на восточном побережье Каспийского моря, и даже больше, если длительный транзит проходит через большее количество стран и требует операций по перегрузке;
 - в рамках морских транспортных цепочек необходим ряд операций по перегрузке на различные виды транспорта, обработке и временному хранению грузов: обычно 3 перегрузки и минимум 6 операций по обработке грузов плюс 2 операции по хранению в случае, если перевозки осуществляются по одному морю, и на несколько операций по обработке больше при перевозках между морями;

¹ По внутренним водным путям см. в подготовленных в рамках «LOGMOS» тематических исследований [Днепр - Практический пример](#) и [Дунай - Практический пример](#).



Логистические процессы и морские магистрали II

- прошлый и сегодняшний опыт Морских магистралей в других регионах, а также опыт мировой системы контейнерных перевозок показывает, что устранение этих трудностей является основным фактором успеха.
- Процедурный процесс в портах и в пунктах пересечения границы, главным образом, связан с **законами и нормативными актами в области торговли**, но ответственность за выполнение этих законов лежит на операторах транспорта и транзитных цепочек. Значительная часть их деятельности посвящена решению этих непростых вопросов, и они получают соответствующую прибыль благодаря эффективности своей деятельности. Отношения между учреждениями, с одной стороны (прежде всего таможней, а также министерствами и проверяющими органами), и операторами и клиентами, с другой стороны, зависят от этих функций, которые сочетаются с физическим транзитом и транспортными операциями.
- **Влияние административных и регуляторных барьеров** обычно ощущается еще больше, когда речь идет о морском участке перевозки, поскольку:
 - морские перевозки и транзитные операции в порту требуют больше формальностей, чем при перевозках наземным транспортом, в том числе специального обмена информацией, бумажной документации, и т.д., что с полным правом воспринимается, как усложняющий фактор;
 - это усугубляет слабые стороны интермодального транспорта на базе морских перевозок, в частности, при сравнении с простым автодорожным транспортом;
 - время транзита увеличивается тогда, когда формальности и операции не приведены в соответствие, например, когда перевозка одним видом транспорта не согласована с дальнейшей перевозкой другим видом транспорта, что часто имеет место между морским и железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА;
 - затраты возникают не только прямые, но и косвенные, и не только официальные, но и неофициальные, а неофициальные поборы за транзит и другие затраты на операции увеличивают сумму официальных тарифов, налогов и сборов.
- **Общие слабые стороны/барьеры** были определены во всех странах-участницах проекта «LOGMOS» в различной степени и в различных масштабах. Такая диагностика проводилась под ключевым понятием «содействие развитию» заинтересованными сторонами в каждом государстве на двустороннем и региональном уровнях. Барьеры в этой области описываются в перечне "W" (Weaknesses – слабые стороны) различных SWOT-анализов, результаты которых обобщены в следующих документах проекта:
 - «Обзоры стран», как показано далее,
 - Презентации для семинаров и совещаний.
- Среди **решений**, обсуждавшихся на этапе диагностики, был выработан ряд общих **рекомендаций и целей**, которые частично реализованы, запланированы к реализации или рассмотрены в рамках будущих проектов «LOGMOS», и, в более широком плане, в рамках развития интермодального транспорта, включая пункты пересечения границ и порты:
 - Информационные системы и решения / ЭОД в сфере:
 - информирования (клиентов и операторов)



Логистические процессы и морские магистрали II

- заполнения деклараций
- предварительных уведомлений (для таможи и других органов)
- взимания сборов, налогов и платежей
- Концепция «комплексного обслуживания» и ее расширение до системы «Единого окна»
- Системы и методы управления рисками
- Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей
- Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
- Модернизация/перестройка пунктов пересечения границы
- Обучение (управление, организация ИТ...)





6.3.2 SWOT анализ

В следующей главе приведены основные результаты национального SWOT анализа процедур торговли и транзита действующих в Украине.

Таблица 12: SWOT анализ процедур торговли и транзита

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	<ul style="list-style-type: none">• Членство в ВТО (2008 г.)• Ассоциированное членство в Комитете ЕС Конвенции об общем транзите• Инициатива концепции «комплексного обслуживания» в пунктах пересечения границы, позволяющая сократить задержки при оформлении• Закон о транзите• По имеющейся информации, таможня допускает предварительные электронные уведомления о прибытии импортных и транзитных грузов• Несколько программ технической и финансовой помощи:• ЕС ПРООН (EUBAM) по приграничной помощи• USAID по таможенной реформе• Европейская Бизнес-ассоциация, Американская торговая палата
СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	<ul style="list-style-type: none">• Ощутимая неопределенность в отношении обязательств по реформированию и модернизации работы таможни и торговли• Пограничные пункты не предназначены для больших объемов транспортных потоков, что не способствует выборочным проверкам на основе электронного анализа рисков таможенными службами и другими контролирующими органами• Недоверие между таможенными органами и агентствами по содействию торговле и частными компаниями из-за непрозрачности первых и отсутствия упрощения таможенных и торговых процедур• Отсутствие электронных предварительных уведомительных деклараций по экспорту и импорту• Отсутствие структуры "PRO" по упрощению
ВОЗМОЖНОСТИ	<ul style="list-style-type: none">• Начало разработки стратегии упрощения торговли и транзита• Необходимость изменения таможенной политики в целях сокращения времени поставки товаров на рынок и числа документов с помощью:<ul style="list-style-type: none">○ пилотной электронной системы «Единого окна»○ пилотных проектов комплексного управления границами/комбинированного управления границами○ пилотной программы таможенной экспертизы для снижения рисков



Логистические процессы и морские магистрали II

УГРОЗЫ

- Наличие задержек и дополнительных затрат из-за несовместимости таможенных процедур и других решений пограничных агентств, проблема непрозрачности их деятельности
- Задержки в реализации процедурных усовершенствований в портах в отношении транзита/ перевалки