

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 4

Транзит по Украине: промежуточный отчет

Апрель 2013 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ	3
ВВЕДЕНИЕ	4
1 ФАКТИЧЕСКИЕ ОБЪЕМЫ ТРАНЗИТА	5
2 ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	7
2.1 Модель грузопотоков	7
2.2 Утраченные грузопотоки	8
2.3 Консультации с перевозчиками	10
2.4 Конкурентоспособность	13
3 ПРИРОСТ ДОХОДНОСТИ	16
4 ПРИРОСТ ЗАТРАТ	18
5 ЧИСТЫЕ ВЫГОДЫ	20
6 ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА	23
ПРИЛОЖЕНИЕ А: ГРАФИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПРОГНОЗА ГРУЗОПОТОКОВ ДО 2020 Г.	24
ПРИЛОЖЕНИЕ В: ТАРИФЫ КОНТЕЙНЕРНОГО БЛОК-ПОЕЗДА "ВИКИНГ"	26
ПРИЛОЖЕНИЕ С: МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ УКРАИНЫ	27

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Оценка объемов транзитных грузов за 2011 г. (тонны)	5
Таблица 2: Объемы грузоперевозок согласно модели грузопотоков (тонны в день)	8
Таблица 3: Объем грузоперевозок блок-поездом "Викинг" по Украине (TEU)	12
Таблица 4: Сравнение транзитных портовых тарифов для контейнерных грузов (евро)	14
Таблица 5: Оценка доходности транзитных грузов в количественном выражении (UAH)	16
Таблица 6: Оценка предельных затрат на транзит (UAH)	18
Таблица 7: Оценка чистого дохода от транзита грузов (UAH/т)	20
Таблица 8: Чистый доход (UAH/т общего объема транзитных грузов)	22

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Транзитные грузопотоки автотранспорта: сценарий "без реформ"	24
Иллюстрация 2: Транзитные грузопотоки автотранспорта: сценарий "с реформами"	24
Иллюстрация 3: Транзитные грузопотоки ж/д и морского транспорта: сценарий "без реформ"	25
Иллюстрация 4: Транзитные грузопотоки ж/д и морского транспорта: сценарий "с реформами"	25



Логистические процессы и морские магистрали II

СПИСОК АББРЕВИАТУР

FFM	Модель грузопотоков
Ro-Ro	Контрейлерные перевозки
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit = Двадцатифутовый эквивалент, стандартный контейнер
UAH	Украинская гривна (1 USD = 8,15 UAH, 1 EUR (евро) = 10,65 UAH)
USD	Доллар США
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ОСЖД	Организация Сотрудничества Железных Дорог
Проект ТРАСЕКА	IDEA: "Взаимодействие видов транспорта и диалог между ЕС, Кавказом и Азией"
СНГ	Содружество Независимых Государств
УЗ	Украинская железная дорога (Укрзалізниця)
ЧТК	Чистый тонно-километр



Логистические процессы и морские магистрали II

РЕЗЮМЕ

В отчете представлены промежуточные результаты исследования транзитного потенциала Украины в рамках коридора ТРАСЕКА. В декабре 2011 года Министерство инфраструктуры Украины запросило проведение этого исследования, поскольку бенефициару предстояло подготовить и реализовать пилотный проект «LOGMOS» согласно рекомендациям, предоставленным в рамках программы технической помощи ЕС.

Задачей данного исследования в рамках пилотного проекта была оценка экономических последствий для Украины ее неспособности в полной мере реализовать потенциал транзитных грузоперевозок. Задачу можно переформулировать как оценку экономических преимуществ, обеспечиваемых политикой по привлечению транзитных грузопотоков на Украину.

Данный вопрос уже являлся предметом нескольких исследований (2010, Исследование мер стимулирования торговли и транзита на Украине, Всемирный банк, 2011, Финансируемое ЕС содействие интеграции Украины в Трансъевропейскую транспортную сеть TEN-T), а также изучался в более общих чертах в рамках анализа барьеров трансграничного перемещения грузов в сети ТРАСЕКА и подготовки рекомендаций по их ослаблению или устранению.

Рабочая группа проекта «LOGMOS» приступила к работе над этой задачей с проведения исследования конкурентоспособности украинских портов в сравнении с другими черноморскими портами, отчет по которому был представлен на втором заседании Украинской рабочей группы в январе 2012 г.

Последующие обсуждения состоялись в июле и октябре 2012 г., а дата завершения исследования была назначена на апрель 2013 г. Результаты исследования в их текущей редакции были согласованы с бенефициарами и заинтересованными сторонами на Украине. Были проведены интервью, изыскания и основательный сбор первичных данных. Оценки и рекомендации, представленные в рамках данного исследования, учитывают информацию, полученную в ходе интервью с международными грузоотправителями и грузополучателями, которые могут быть заинтересованы в транзите грузов через Украину.

Результаты анализа модели грузоперевозок, разработанной в рамках проекта EU IDEA I, учитывались при тестировании общих сценариев увеличения транзита, а также при оценке транзита при сохранении статус-кво.

В отчете описывается текущий статус исследования, а во вступительной части отчета излагаются дальнейшие шаги. В первой главе представлены результаты оценки существующего объема транзитных грузоперевозок через Украину в рамках сети ТРАСЕКА. Во второй главе производится оценка потенциального объема транзитных грузоперевозок с помощью аналитической модели, а также объемов утраченных грузов, данные о которых получены в ходе бесед с перевозчиками, поставщиками логистических услуг и потенциальными грузоотправителями и грузополучателями. В главах 3-5 представлены основные компоненты оценки – приращение доходности, приращение затрат и чистые выгоды. Промежуточные заключения изложены в последней шестой главе.



Логистические процессы и морские магистрали II

ВВЕДЕНИЕ

Методика исследования обсуждалась с бенефициарами в декабре 2011 г. и была согласована в ходе заседания рабочей группы в октябре 2012 г. Методика является относительно простой, позволяя выполнить следующие задачи:

- произвести оценку возможного дополнительного объема транзитных грузоперевозок,
- оценить соответствующий прирост дохода государственного и частного сектора Украины,
- оценить прирост затрат,
- выполнить анализ экономической выгоды в результате роста грузоперевозок \times (Прирост дохода – Прирост затрат) = Выгоды.
- определить основные препятствия для роста транзита и меры по их преодолению.
- сравнить усилия по реализации этих мер с выгодой.

Была разработана компьютерная модель¹ для расчета и собраны данные из различных источников для оценки прироста доходности и затрат.

Всесторонний отчет планировалось представить в апреле 2013 г., однако оказалось невозможным определить отдельные значительные транзитные грузопотоки, перенаправленные на украинские маршруты в случае существенного сокращения финансовых и временных затрат и улучшения процедуры пересечения границы в результате реализации рекомендуемых реформ.

Данный факт стал результатом анализа модели грузопотоков IDEA I, который показал лишь незначительное увеличение объема транзитных грузов на Украине в случае упрощения улучшения процедуры пересечения границы. Улучшение процедуры пересечения границы рассматривалось в рамках всей сети ТРАСЕКА, учитывая региональный характер модели. Анализ модели показал, что при аналогичных темпах улучшения процедур пересечения границы на Украине и в соседних странах, Украина не привлечет дополнительных транзитных грузопотоков. Однако если Украине не удастся улучшить процедуру пересечения границы по крайней мере в той степени, как в соседней с ней странах, страна вероятно продолжит терять имеющиеся транзитные объемы. Более резкое повышение эффективности пограничных процедур в сравнении с соседними странами позволит привлечь новые грузопотоки через Украину. Оптимизация процедур пересечения границы на отдельном маршруте – это лишь один из факторов выбора маршрута грузоотправителем. Так, ТРАКС – Индекс привлекательности маршрута ТРАСЕКА также учитывает безопасность, уровень сервиса, интермодальные возможности для оценки надежности определенного маршрута. Популяризация украинских маршрутов среди потенциальных грузоотправителей и перевозчиков может также способствовать привлечению транзитных грузов.

Обнародовав этот промежуточный отчет, рабочая группа проекта занимается изучением новых данных, которые позволят провести более точный анализ. В настоящее время проведен анализ грузопотоков, пересекающих границу Украины, а также международные статистические данные о железнодорожных перевозках.

¹ EBUTT = экономическая выгода от транзита по Украине.





Логистические процессы и морские магистрали II

1 ФАКТИЧЕСКИЕ ОБЪЕМЫ ТРАНЗИТА

Согласно данным Государственной таможенной службы Украины, объем транзитных грузоперевозок в 2011 г. составил 148,7 млн т. Данные таможенной службы представлены как в стоимостном, так и в количественном выражении. Однако в 26% случаев (охватывающих 95% объема грузоперевозок в количественном выражении) стоимость грузов не указана, поэтому объем грузоперевозок в стоимостном выражении не включен в анализ. Более 90% транзитных грузоперевозок в количественном выражении приходилось на долю следующих грузов:

- нефтепродукты (79%),
- руда (7%),
- удобрения (3%),
- камень/цемент (2%),
- черные металлы (2%).

Имеются статистические данные за 2007-2011 годы. Структура объема грузоперевозок незначительно изменилась в сравнении с 2007 г.

Данные из других источников позволили рабочей группе проекта оценить совокупный объем транзитных грузоперевозок по отдельным видам транспорта (см. Таблица 1). Примечательны следующие факты:

- Все бестарные грузы транспортировались либо трубопроводами² (две трети), либо железной дорогой.
- Ж/д перевозка около 10% бестарных грузов производилась в контейнерах. Для автомобильного транспорта это соотношение составляло 50-60%.
- На долю автомобильного и железнодорожного транспорта пришлось примерно одинаковые части других тарных грузов.
- Если не учитывать объемы транспортировки трубопроводами, то перевозка около половины тарных и бестарных грузов осуществлялась через один из черноморских портов.
- Восемьдесят процентов транзитных контейнеров перевозилось морским транспортом. Объем перевалки контейнеров в Одесском порту составляет более 10 000 TEU в год.

Таблица 1: Оценка объемов транзитных грузов за 2011 г. (тонны)

	Ж/д транспорт	Автотранспорт	Трубопроводы	Перевалка	Всего	Через порты [а]
Бестарные грузы	46 000 000		93 000 000		139 000 000	40 000 000
Контейнерные грузы	50 000	200 000		150 000	400 000	200 000
Другие тарные грузы	5 000 000	4 800 000			9 800 000	7 400 000
Всего	51 050 000	5 000 000	93 000 000	150 000	149 200 000	47 600 000

а Включены в показатель "всего" для ж/д и автотранспорта

² Заявленный объем транспортировки по трубопроводам составил 93 млн т.



Логистические процессы и морские магистрали II

Углубленный анализ статистики портов не выявил преобладающего типа грузов. На долю нефти, нефтепродуктов, угля, химикатов, удобрений, руды и зерновых приходилось от 6% до 17% в общем объеме транзита.

Пять стран доминировали в перечне транзитных грузоотправителей и грузополучателей портов в 2011 г. Восемьдесят процентов отправленных грузов приходилось на долю России или Казахстана, тогда как 40% грузов адресовалось Италии, Турции или Китаю. Такая структура грузопотоков отмечалась по крайней мере с 2009 г.



2 ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

По согласованию с бенефициарами, командой проекта было применено три независимых подхода к оценке возможного дополнительного объема транзитных грузоперевозок:

- Анализ модели грузопотоков (разработанной в рамках проекта IDEA) для количественной оценки роста транзитного грузопотока, который стал бы следствием реализации рекомендуемых процедур пограничного контроля и обустройства соответствующих объектов.
- Анализ данных государственной таможенной службы с целью выявления значительных грузопотоков, утраченных после 2007 года. Такие утраченные грузопотоки могли быть перенаправлены на конкурирующие маршруты или возможно прекратились вследствие изменения экономических условий.
- Проведение консультаций с перевозчиками для определения отдельных грузопотоков, которые могли бы быть перенаправлены через Украину в случае снижения затрат и времени транзита или повышения надежности обслуживания.
- Оценка текущей и будущей конкурентоспособности Украины в отношении транзитных грузоперевозок.

Ниже представлены результаты анализа по каждому из подходов.

2.1 Модель грузопотоков

В ходе подготовки исследования объемов транзита на Украине специально разработанная экономическая модель EBUTT была дополнена результатами модели грузопотоков ТРАСЕКА.

Модель грузопотоков учитывает данные о текущем объеме грузоперевозок и затратах по отдельным видам транспорта (денежных и временных) для каждого транспортного звена и пункта пограничного контроля. При изменении относительных затрат модель перенаправляет грузопотоки с целью минимизации совокупных расходов.

Вследствие регионального характера модели она не предусматривает возможности изменения затрат, связанных с пересечением границы, для отдельных стран, поэтому допущение о реализации рекомендаций по оптимизации было принято для всех стран сети ТРАСЕКА. Это оказало двоякий эффект на оценку транзитных грузопотоков Украины.

- С одной стороны, маршруты ТРАСЕКА вероятно привлекут транзитные грузопотоки с других маршрутов, что принесет выгоду всем странам ТРАСЕКА, включая Украину.
- С другой стороны, Украина не будет иметь конкурентного преимущества перед своими партнерами по ТРАСЕКА в результате реализации реформ и мер по оптимизации теми же темпами, что и ее соседи.

Не представляется возможным выяснить, какое из этих следствий – положительное или отрицательное, окажется преобладающим. Рабочая группа проекта склоняется к первому варианту, поскольку транс-кавказский маршрут (через Грузию, Азербайджан и паромный маршрут Каспар через Каспий) дополняет украинский транзитный маршрут (авто-/жд и паромное сообщение), соединяющий Северную Европу и Центральную Азию.



Логистические процессы и морские магистрали II

Модель генерирует прогнозы в отношении транзитных грузопотоков по отдельным маршрутам и видам транспорта до 2020 г. с учетом и без учета рекомендаций по оптимизации пограничных объектов и процедур пересечения границы. Результаты оказались любопытными.

- Транспортные маршруты Украины демонстрируют высокую степень предрасположенности к перераспределению грузопотоков, в отличие от отдельных видов транспорта.
- Различия в суммарных транзитных грузопотоках оказались незначительными для автомобильного и морского транспорта и мало значительными для ж/д транспорта. Учитывая средний объем входящих и исходящих грузов, суммарные различия составили 1,9%.

Консультанты попытались найти объяснение этому. Предварительный вывод заключается в том, что, несмотря на важность оптимизации пограничных объектов и процедур пересечения границы, одного этого не будет достаточно для привлечения транзитных грузопотоков с других маршрутов в существенном объеме. Более высокие темпы улучшения процедуры пересечения границы наряду с работой над улучшением имиджа украинских маршрутов вероятно положительно скажутся на объемах транзита через Украину. Мультимодальные возможности в узких местах транспортной инфраструктуры, качество логистических услуг, а также безопасность транзитных грузов служат факторами, способствующими привлекательности страны (см. также 2.3). Результаты расчетов по модели грузопотоков представлены в Таблица 2, а также в Приложении А.

Таблица 2: Объемы грузоперевозок согласно модели грузопотоков (тонны в день)

Вид транспорта	2020 г.: Без реализации мер		2020 г.: В случае реализации реформ		Изменение	
	На Украину	Из Украины	На Украину	Из Украины	На Украину	Из Украины
Автомобильный	10 621	15 127	10 526	15 186	-0,9%	+0,4%
Морской	37 956	130 032	37 811	130 063	-0,4%	+0,0%
Ж/д	374 773	341 451	375 409	359 208	+0,2%	+5,2%
Суммарно [а]	423 351	486 610	423 746	504 456	+0,1%	+3,7%

[а] Статистика по видам транспорта малоинформативна. Модель предусматривает мультимодальные перевозки. В случае морского транспорта, все грузы также перемещаются другим видом транспорта. Таким образом, суммарные значения входящих и исходящих грузов могут не совпадать.

2.2 Утраченные грузопотоки

Данные таможенной службы позволяют с высокой степенью точности определить "утраченные" грузопотоки. "Утраченные" грузопотоки подразумевают сокращение объема грузоперевозок вследствие либо уменьшения потребности в перевозке таких объемов товара как прежде, либо изменения схем поставки товара в сравнении с 2007 годом и, как следствие, невостребованности украинских маршрутов.



Логистические процессы и морские магистрали II

Консультантами были выявлены восемь товарных групп, удовлетворяющие следующим двум критериям³:

- Объем транзита сократился как минимум на 50% после 2007 г.
- Сокращение составило как минимум 100 тыс. т/г.

Ниже представлены товарные группы в соответствии с их классификацией по Гармонизированной системе описания и кодирования товара, ранжированные по "утраченному" объему в тыс. т в год:

- | | |
|--|-------|
| • Зерновые ⁴ | 3 825 |
| • Черные металлы | 3 732 |
| • Сахар и кондитерские изделия из сахара | 706 |
| • Прочее (код 99) | 188 |
| • Керамические изделия | 182 |
| • Фрукты и орехи | 163 |
| • Продукты переработки овощей, фруктов, орехов | 150 |
| • Стекло и изделия из него | 105 |

Аналогичный анализ стран экспортеров и импортеров показал рост на более чем млн т/год для 3 стран в период с 2007 по 2011 годы. Указанные показатели учитывают объем транзита (в тыс. т/год), следующего в эти страны и из этих стран через территорию Украины.

- Италия 6 921
- Беларусь 2 344
- Китай 1 359

Сокращение объема характерно для 16 стран:

- | | |
|----------------|--------|
| • Россия | 46 940 |
| • Швейцария | 8 676 |
| • Словакия | 7 519 |
| • Румыния | 5 928 |
| • Польша | 4 511 |
| • Узбекистан | 4 347 |
| • Венгрия | 4 218 |
| • Туркменистан | 4 183 |
| • Кипр | 3 991 |

³ Произошло значительное сокращение объема транспортировки нефти (-33 млн. т/г после 2007 г.) и некоторых других видов бестарной продукции, таких как руда (-6 млн. т), однако они не удовлетворяют критерию о сокращении объема транспортировки на 50%.

⁴ В 2011 году на Украине и в России был низкий урожай, поэтому экспорт зерновых был приостановлен/ограничен.



Логистические процессы и морские магистрали II

- Казахстан 3 741
- Турция 2 678
- Чехия 2 347
- Тунис 2 058
- Франция 1 810
- США 1 501
- Индия 1 364

Утерянные грузопотоки в/из России приходится преимущественно на долю бестарной продукции. Вероятно, что сокращение объема грузопотоков России во многом обусловлена

- политикой этой страны по переводу грузопотоков в свои собственные морские порты, как из стратегических, так и экономических соображений.
- Создание Таможенного союза в составе России, Беларуси и Казахстана упрощает транзит грузов между этими странами, а также содействует торговле между ними.
- Беларусь сообщает о заключении договора о предоставлении преимущественного права российским портам в процессе импорта и экспорта белорусских грузов.

Все эти факторы никак не связаны с утратой Украиной конкурентоспособности, при этом возврат утраченных грузопотоков представляется маловероятным вне зависимости от того, насколько строго Украина будет следовать рекомендуемым реформам, если только российские порты не смогут справиться с возросшими грузопотоками или не произойдет распад Таможенного союза (Более вероятным сценарием представляется расширение Таможенного союза за счет входа в него Киргизии и Таджикистана).

2.3 Консультации с перевозчиками

Перевозчикам по обеим сторонам Черного моря были разъяснены проблемы, с которыми они могут столкнуться касательно транзита грузов, а также перспективные возможности в связи с ростом объемов транзита в будущем в случае, если эти проблемы будут решены. Полученная от перевозчиков информация вкратце приводится ниже.

Основные проблемы общеизвестны.

- Несбалансированность спроса на контейнерные перевозки со стороны восточных и западных стран, что вызывает необходимость перепозиционирования контейнеров, их заполнения и закрепления в ходе транспортировки.
- Аналогичная несбалансированность спроса на черноморских паромных маршрутах, что отражается в высоких затратах и, как следствие, высоких тарифах "Укрферри".
- Прогрессивная разбивка соглашения о совместном использовании вагонов ОСЖД, поскольку ж/д операции в странах-членах становятся все в большей степени частными. Хотя владельцы вагонов и получают арендные платежи за использование их вагонов другими железнодорожными операторами, общая нехватка подвижного состава заставляет владельцев неохотно отдавать вагоны в аренду. Нехватка подвижного состава является, пожалуй, основным фактором, сдерживающим развитие железнодорожного транспорта в странах СНГ.



Логистические процессы и морские магистрали II

- Высокие портовые сборы, низкая производительность, продолжительные задержки и распространенная коррупция в украинских портах (и не только в украинских, нужно заметить) коррупция, что усугубляется необходимостью захода судов в оба порта – Одессы и Ильичевска.
- Некоммерческий подход и управленческий стиль, свойственный государственным компаниям, которые по-прежнему контролируют большую часть объектов и услуг на маршрутах Украина – Черное море – Кавказ – Каспий.
- Высокие не прямые расходы УЗ, которые необходимо покрывать за счет тарифов на транзит, который, как считается, может себе это позволить. На долю оплаты труда (включая социальные сборы) приходится более 40% расходов УЗ.
- Непредсказуемость времени и стоимости транзита.
- Российская политика по сокращению зависимости от зарубежных портов.
- Создание Таможенного союза между Беларусью, Россией и Казахстаном, к которым могут присоединиться и страны Центральной Азии, вероятно, улучшит торговлю и укрепит транспортные связи между этими странами в ущерб другим.

Впрочем, существуют и положительные моменты и возможности у этого процесса:

- Один из операторов прогнозирует восстановление объемов контейнерных грузоперевозок до 120 000 TEU в год, если будут преодолены проблемы непредсказуемости и коррупции украинской таможни.
- Новый Таможенный кодекс Украины был в целом положительно принят импортерами, экспортерами и грузоперевозчиками, в особенности его положение о произвольном выборе места таможенной очистки на территории страны. (Впрочем, многое будет зависеть от того, как таможенная служба реализует положения этого кодекса).
- Усилия по организации в Одессе пограничного пункта по принципу единого окна также были поддержаны частным сектором и, как сообщается, способствовали повышению конкурентоспособности порта.
- Также положительно были отмечены улучшенные таможенные процедуры, по крайней мере отчасти, что отразилось на существенном росте объемов контейнерных грузов в украинских портах с 422 тыс. т в 2009 г. до 724 тыс. т в 2011 г. (прирост на 72% за два года).
- Объем грузоперевозок блок-поездом "Викинг" вырос на 400% (до среднего показателя в 1 160 TEU в месяц) с организацией регулярных рейсов три раза в неделю (см. Таблица 3), что соответствует более чем пропорциональному росту количества груженых контейнеров, проходящих через Одессу. Неизвестно, какая часть приходится на долю транзитных грузов. Нужно полагать, что небольшая. Однако существует потенциал роста объемов транзита между Черным морем и Европой. Тарифы на перевозку контейнеров блок-поездом "Викинг" составляют 0,21 евро (40-футовый) и 0,35 евро (20-футовый) за TEU-км⁵. Данные о текущих тарифах см. в Приложении В.

⁵ Данные тарифы относятся ко всему маршруту Клайпеда - Одесса, протяженностью 1734 км, из которых 756 км (44%) проходит по территории Украины.



Логистические процессы и морские магистрали II

Таблица 3: Объем 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 груженных	3 619	3 759	3 091	2 384	9 167
Общее кол-во груженных только в/из Одессы	610	170	232	450	3 944

Источник: Отчет о ходе работ по проекту «LOGMOS» IV. Приложение "Обзор сектора морских перевозок", апрель 2013 г.

- Значительные средства инвестированы и инвестируются в международные автодорожные коридоры Украины (см. Приложение С) при финансовой поддержке ЕБРР, ЕИБ и Всемирного банка. К 2016 году 703 км автодороги Киев-Чоп и 276 км автодороги Киев-Харьков будут реконструированы на сумму в 1,52 млрд. евро; еще 0,90 млрд. евро будет потрачено на ремонт подъездных дорог к Киеву. Кроме того,
- 4646 км автодорог определены для реконструкции в рамках 13 договоров концессии, а также запланирован пилотный проект в отношении автодороги Киев-Львов протяженностью 187 км.
- Текущее развитие портов Черного моря (Поти) и Каспия (Баку/Алят, Туркменбаши, Актау) и обновление каспийского паромного флота должны повысить конкурентоспособность транскавказского маршрута.
- Перевалка контейнеров в Одессе представляется перспективным направлением с потенциалом некоторого роста, например, за счет Трабзона (Турция), Поти (Грузия) и Новороссийска (Россия), обеспечивая хорошую доходность за счет обработки грузов и краткосрочного хранения.

Главным образом нематериальные барьеры и общая неопределенность упоминались перевозчиками в качестве главных факторов, препятствующих транспортировке грузов через территорию Украины, что позволяет оценить лишь эффект от их (частичного) устранения. Предложенные участниками рынка улучшения можно подытожить следующим образом.

- Улучшение возможностей мультимодального взаимодействия в перспективных пунктах перевалки на границе.
- Улучшение сообщения с европейскими грузовыми маршрутами.
- Организация сообщения транспорта малой дальности между черноморскими странами.
- Внедрение информационных технологий и целенаправленное повышение степени осведомленности о логистических процессах, предлагаемых логистических услугах на маршруте, периодичности перевозок и информационный обмен.
- Повышение эффективности сотрудничества между поставщиками логистических услуг, грузоотправителями/грузополучателями и государственными органами.
- Улучшение процедуры пересечения границы и повышение надежности грузоперевозок.



Логистические процессы и морские магистрали II

- Укрепление коммерческих связей между узлами ТРАСЕКА и узлами ТРАСЕКА в ЕС в свете привлечения новых грузопотоков.

2.4 Конкурентоспособность

Украина конкурирует с маршрутами, идущими в северном и в южном направлении, а именно:

- Балтийские порты – Беларусь – Россия – Центральная Азия – Китай.
- Констанца и турецкие порты – Черное море – Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия.
- Европа – Турция (Босфорский тоннель) – Кавказ (ж/д узел Карс) – Каспий – Центральная Азия (планируемый блок-поезд «Silk Wind»).
- Европа – Бендер-Аббас (морем) – Центральная Азия.

Учитывая результаты анализа конкурентоспособности Украины, задачу монетизации результатов изысканий, представленных в отчете об основных характеристиках страны, рекомендации отчетов в рамках проекта «LOGMOS» и задачи плана действий, Украине необходимо предложить рынку следующие условия:

- Быстрая и недорогая процедура пересечения границы без искусственных задержек и коррупции.
- Конкурентные тарифы на ж/д перевозки и прогнозируемое время доставки грузов.
- Конкурентные портовые сборы, оплачиваемые судоходными и им подобными компаниями.
- Минимальные задержки в портах любого рода.

Эти соображения были также подтверждены в ходе опросов пользователей коридора ТРАСЕКА, проведенных в рамках проекта «LOGMOS».

Некоторый прогресс достигнут в отношении таможенных процедур и других пограничных формальностей, однако перевозчики по-прежнему жалуются на чрезмерное время ожидания и коррупцию.

Ж/д тарифы обоснованы из расчета в тонно-километрах (или TEU-км), однако эксплуатационные проблемы создают железной дороге огромный недостаток в сравнении с автомобильными перевозками. В основном это связано с нехваткой подвижного состава, усугубляемого вышеупомянутыми процессами приватизации, при этом УЗ также обнаруживает недостатки корпоративной культуры, которая не была должным образом адаптирована к рыночным условиям. Более того, будучи государственным предприятием, УЗ трудно избежать определенных социальных и политических обязательств, а именно:

- Перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет дохода от грузовых перевозок.
- Субсидирование некоторых категорий пассажиров по социальным или гуманитарным причинам без компенсации из государственного бюджета.
- Обеспечение трудовой занятости в большем объеме, чем может быть необходимо, и оказание социальных услуг работникам, что было нормой в советское время.
- Обслуживание отдельных ж/д участков, нецелесообразное с чисто коммерческой точки зрения.



Логистические процессы и морские магистрали II

Впрочем, выделение терминала "Лиски" в отдельное предприятие, пусть и находящееся в полной собственности УЗ, для обработки контейнерных грузов возможно способствовало более конкурентному ценообразованию в этом секторе.

По мнению судоходных компаний, тарифы украинских портов являются высокими. Это мнение подкрепляется сравнением затрат по дисбурсментскому счету⁶ крупнотоннажного судна вместимостью 53 000 БРТ (грузовместимость: 5 300 TEU):

- 19 000 евро в Амбарлы;
- 36 000 в Констанце;
- 36 000 в Одессе;
- 33 000 в Ильичевске.

Украинские порты конкурентны в индивидуальном порядке с Констанцей, однако вследствие требования к судам о заходе в оба порта – в Одессу и Ильичевск, суммарные расходы в 1,9 раз превышают портовые сборы в Констанце и в 3,6 раза в Амбарлы.

Консультанты также произвели сравнение транзитных портовых тарифов для контейнерных грузов (см. Таблица 4).

Таблица 4: Сравнение транзитных портовых тарифов для контейнерных грузов (евро)

	Импорт		Экспорт	
	20'	40'	20'	40'
Бургас	129	174	129	174
Варна	129	174	129	174
Трабзон	172	172	173	173
Батуми	135	178	135	178
Поти	138	181	138	181
Фо-Сюр-Мер	181	181	181	181
Амбарлы	н/д	н/д	200	200
Пирей	247	247	223	223
Констанца	231	254	154	192
Фессалоники	223	272	175	232
Новороссийск	300	319	281	300
Одесса/Ильичёвск	269	350	н/д	н/д

При разбросе тарифов указаны средние значения

Точное сравнение провести затруднительно по причине различий включенных услуг, а также наличия административных сборов, которые могут отличаться в широком диапазоне в зависимости от обстоятельств. Таким образом, таблица не является репрезентативной, однако по приведенным в ней данным видно, что украинские порты находятся в числе наиболее дорогостоящих⁷.

⁶ Такие сборы выплачиваются судом администрации порта. Они включают в себя якорный сбор, оплату буксировки, лоцманской проводки, причальный сбор, тоннажный сбор, маячный сбор, санитарный сбор, оплату услуг системы регулирования движением судов (VTMS) и т.д. Данные актуальны на 2011 г.

⁷ Тарифы на транзит контейнерных грузов приводятся по состоянию на сентябрь 2012 г.



Логистические процессы и морские магистрали II

Как сообщается, административные сборы в Одессе и Ильичевске гораздо выше, чем где бы то ни было. Сборы на портовую инфраструктуру и тарифы на таможенную очистку составляют от 140 евро до 360 евро за контейнер в зависимости от его размеров.

Повсеместно сообщается, что задержки в украинских портах являются чрезмерными и непредсказуемыми. Однако отсутствуют надежные данные для количественной оценки данного явления, при этом возможны улучшения в данном направлении с момента вступления в силу нового таможенного кодекса.

Необходимо отметить, что значительная часть собственного украинского импорта и экспорта направляется через северные и балтийские европейские порты в ущерб национальным портам. Как сообщают перевозчики, это вызвано высокими затратами (включая неформальные платежи) и продолжительными непрогнозируемыми задержками грузов в украинских портах.



Логистические процессы и морские магистрали II

3 ПРИРОСТ ДОХОДНОСТИ

Консультанты располагают информацией о доходах, полученной из различных источников и представленной в разных национальных валютах. Информация является преимущественно конфиденциальной. Все данные были конвертированы в украинскую гривну (UAH) и рассчитаны средние (или типовые) тарифы по следующим категориям:

- Вид транспорта.
- Тип перевозчика (УЗ/вагоны частных, украинские/зарубежные грузовики).
- Тип груза (бестарный, контейнерный, другой тарный).
- Вид деятельности:
 - Магистральная перевозка.
 - Перевозка, обработка и хранение.
 - Перевалка в Порту Одессы.
 - Услуги (в широком понимании, включая государственные сборы).

Тарифы представлены в Таблица 5. В таблице указаны "тарифы по умолчанию" для случаев неопределенности в отношении характеристик прогнозируемых грузопотоков.

Таблица 5: Оценка доходности транзитных грузов в количественном выражении (UAH)

Ед.	Ж/д транспорт		Автотранспорт		Пере- валка
	Вагоны УЗ	Вагоны частников	Украинск ие грузовики	Зарубежн ые грузовики	
Бестарные грузы					
Магистральная перег	0,16	0,14			
Перевозка, обработк	20,00	20,00			
Услуги - коммерчески					
Услуги - государствен					
Контейнеры					
Магистральная перег	0,22	0,19	0,50		
Перевозка, обработк	75,00	75,00	75,00	75,00	100,00
Услуги - коммерчески			0,02	0,02	
Услуги - государствен			0,02	0,06	
Другие тарные грузы					
Магистральная перег	0,28	0,25	0,50		
Перевозка, обработк	50,00	50,00	75,00	75,00	
Услуги - коммерчески			0,02	0,02	
Услуги - государствен			0,02	0,06	

Данные подверглись некоторому упрощению. В условиях свободного рынка тарифы на перевозку и обработку грузов тем разнообразней, чем больше на рынке поставщиков и потребителей соответствующих услуг. Табличные данные отражают оптимальную оценку тарифов консультантами, т.е. размер типовых тарифов для большинства случаев.



Логистические процессы и морские магистрали II

Тарифы на перевозку указаны в УАН за чистый тонно-километр. Тарифы на перевозку варьируются в зависимости от расстояния. Впрочем, основные транзитные маршруты по Украине составляют как минимум 700 км⁸. Информация об используемых в анализе тарифах получена из следующих источников:

- Официальные лица УЗ и тарифная политика УЗ.
- Обнародованные тарифы на перевозку блок-поездом "Викинг".
- Опрос перевозчиков и экспедиторов.

Данные требуют некоторых пояснений:

- Согласно обнародованной тарифной политике УЗ, тарифы на перевозку грузов (в т.ч. контейнеров) в вагонах частных несколько выше, чем в вагонах, находящихся в собственности УЗ. Однако тарифы на перевозку контейнеров блок-поездом "Викинг" на 15% ниже. Такую скидку планируется предоставлять в будущем на все грузы, что выглядит коммерчески целесообразным.
- Доходы от перевозки, обработки, хранения и других услуг варьируются в широком диапазоне в зависимости от обстоятельств. В таблице представлены "базовые тарифы", озвученные в ходе разговоров с представителями заинтересованных сторон государственного и частного сектора. Они являются усредненными для случаев, не предусматривающих обработку или хранение грузов. Вследствие общей неопределенности консультанты приводят нижний уровень тарифов во избежание их переоценки.
- Половина доходов от перевозки/обработки/хранения грузов, приходящихся на долю ж/д и автомобильного транспорта, связана с грузами, следующими через Одессу или Ильичевск, и, таким образом, достаются они портам.
- Впрочем, в случае зарубежных грузовиков приводится обоснованная оценка доходности в расчете на чистый тонно-километр на основании (1) стоимости топлива, других товаров и услуг и (2) налогов на эти товары и услуги плюс транзитный сбор в размере 0,10 УАН или 0,20 УАН за км пробега ТС в зависимости от полной массы автомобиля.
- Доход от перевозки контейнеров оценен из расчета средней загрузки в 12,5 т на TEU при равном распределении грузов между 20-футовыми и 40-футовыми контейнерами.
- Две-третьи транспортируемых УЗ контейнеров перевозятся порожними в обратном направлении. Тариф на перевозку порожнего контейнера составляет 50% от тарифа на полный контейнер (как и в обнародованном прейскуранте на перевозку блок-поездом "Викинг").
- Средний тариф на перевозку в специальных ж/д контейнерах в 1,3 раза выше заявленного тарифа на перевозку блок-поездом "Викинг" стандартных 20-ти и 40-футовых контейнеров. Это позволяет устанавливать более высокие тарифы на перевозку другими поездами нестандартных контейнеров или контейнеров с особыми характеристиками (например, с контролируемым температурным режимом).

⁸ Так, протяженность маршрута блок-поезда "Викинг" по территории Украины составляет 756 км.



Логистические процессы и морские магистрали II

4 ПРИРОСТ ЗАТРАТ

Любые операции, приносящие доход, связаны с приростом затрат. Размер средних или типичных затрат представлен в Таблица 6⁹. Как и в случае дохода, данные о затратах получены из различных источников, некоторые сведения являются конфиденциальными, данные отражают оптимальную оценку затрат консультантами.

- Официальные лица УЗ и представленные ими финансовые сводки.
- Имеющаяся информация из других источников СНГ.
- Опрос перевозчиков и экспедиторов.
- Результаты исследований ЕС и других международных источников, доступных онлайн.

Таблица 6: Оценка предельных затрат на транзит (УАН)

Ед.	Ж/д транспорт		Автотранспорт		Пере- валка
	Вагоны УЗ	Вагоны частников	Украинские грузовики	Зарубежные грузовики	
Бестарные грузы					
Магистральная переѐ ЧТК	0,12	0,09			
Перевозка, обработки тонн	10,00	10,00			
Услуги - коммерчески ЧТК					
Услуги - государствен ЧТК					
Контейнеры					
Магистральная переѐ ЧТК	0,12	0,09	0,40		
Перевозка, обработки тонн	37,50	37,50	37,50	37,50	30,00
Услуги - коммерчески ЧТК					
Услуги - государствен ЧТК			0,02	0,02	
Другие тарные грузы					
Магистральная переѐ ЧТК	0,12	0,09	0,40		
Перевозка, обработки тонн	25,00	25,00			
Услуги - коммерчески ЧТК					
Услуги - государствен ЧТК			0,02	0,02	

Оценка основывается на следующих допущениях:

- Предельные затраты УЗ несколько ниже ее минимальных тарифов на грузоперевозку.
- Предельные затраты, связанные с перевозкой/обработкой/хранением составляют 50% дохода за исключением контейнеров, перевалка которых

⁹ Данные затраты являются предельными или переменными затратами, отражающими расходы на перевозку дополнительной единицы груза (в тоннах или чистых тонно-километрах). Данные не включают постоянных затрат, которые не зависят от объемов грузоперевозки. Некоторые затраты (например, на обслуживание) содержат некоторую долю постоянных затрат, которые изменяются с течением времени, а также некоторые издержки, величина которых обусловлена интенсивностью использования.



Логистические процессы и морские магистрали II

осуществляется в портах Одессы или Ильичевска, где процентное отношение составляет 33%.

- Предельные затраты на техническое обслуживание автодорог, связанные с движением большегрузного транспорта, составляют 0,02 UAH на чистый тонно-километр. Данная величина примерно равна налогу на дизельное топливо.



5 ЧИСТЫЕ ВЫГОДЫ

Различия между данными Таблица 5 и Таблица 6 представлены в Таблица 7. Данные поданы в приведенном виде в UАН/т при среднем расстоянии перевозки груза в 1025 км. В таблице показано распределение дохода между различными заинтересованными сторонами: УЗ, портами, частными операторами и государством. В зависимости от вида транспорта, типа груза и маршрута выгода может составлять от 70 UАН до 210 UАН за тонну.

Таблица 7: Оценка чистого дохода от транзита грузов (UАН/т)

	Ж/д транспорт		Автотранспорт		Пере- валка
	Вагоны УЗ	Вагоны частников	Украинск ие грузовики	Зарубежн ые грузовики	
Бестарные грузы					
Для УЗ	51	61			
Для портов					
Для частных операторов					
Для государства					
Всего за тонну	51	61			
Контейнеры					
Для УЗ	140	140			
Для портов			19	19	70
Для частных операторов			142	39	
Для государства				41	
Всего за тонну	140	140	161	99	70
Другие тарные грузы					
Для УЗ	189	189			
Для портов			38	38	
Для частных операторов			0	0	
Для государства				41	
Всего за тонну	189	189	38	79	

Общая чистая стоимость транзитного груза безусловно зависит от его объема, а также его отношения к одному из трех установленных типов грузов и пяти видов транспорта. Консультанты приняли следующие допущения:

- Объем бестарных грузов, вероятнее всего, в наименьшей степени будет зависеть от улучшения уровня услуг и процедур пересечения границы. Для таких грузов характерна невысокая стоимость единицы продукции и, как следствие, низкий приоритет скорости доставки и надежности обслуживания. Не ожидается рост объема бестарных грузов в связи с проведением предполагаемых реформ.
- 60% предполагаемого роста объема будет приходиться на контейнерные грузы, из которых 30% будут транспортироваться ж/д транспортом (в равных долях в вагонах УЗ и вагонах частных операторов) и еще 30% автомобильным транспортом (треть украинскими грузовиками, две трети зарубежными грузовиками).



Логистические процессы и морские магистрали II

- 20% будет приходиться на перевалку контейнеров, которые доставляются в порты Одессы и Ильичевска, хранятся на территории порта и затем перегружаются на другие суда.
- 20% будет приходиться на тарные грузы, не транспортируемые в контейнерах, весь объем которых перевозится ж/д транспортом.
- Средняя протяженность транзитного маршрута составляет 1025 км, что соответствует средней протяженности маршрута, определяемой УЗ для 18 комбинаций маршрутов и типов груза.

Применив эти допущения к данным Таблица 7, были получены данные Таблица 8, демонстрирующие распределение чистого дохода между всеми установленными заинтересованными сторонами от каждой дополнительной тонны транзитного груза.

Так, чистый доход УЗ составит 140 UAH за тонну контейнерных грузов, транспортируемых в собственных вагонах компании. Согласно оценке, на данный тип груза будет приходиться 15% общего прироста объемов транзитных грузов в связи с проведением предполагаемых реформ. Таким образом, как следует из Таблица 8, $140 \text{ UAH} \times 0,15 = 21 \text{ UAH}$.

В последнем столбце таблицы, озаглавленном "Всего", показан общий чистый доход, приходящийся на каждую заинтересованную сторону от одной дополнительной тонны груза.

Средняя чистая выгода для экономики Украины оценивается в 131 UAH (13,80 EUR) за тонно-километр транзитного груза. Большая часть чистых выгод (62%) достанется УЗ, за которой следуют примерно равные доли портов (15%) и частных операторов (17%). На долю государства приходится лишь 6%, однако данная оценка может быть заниженной, поскольку она учитывает только транзитные сборы и налоги с топлива и других необходимых товаров. Вероятно, что доход государства будет больше за счет не прямых выгод.



Логистические процессы и морские магистрали II

Таблица 8: Чистый доход (УАН/т общего объема транзитных грузов)

	Ж/д транспорт		Автотранспорт		Пере- валка	Всего
	Вагоны УЗ	Вагоны частников	Украинск ие грузовики	Зарубежн ые грузовики		
Бестарные грузы						
Для УЗ						
Для портов						
Для частных операторов						
Для государства						
Всего за тонну						
Контейнеры						
Для УЗ	21	21				
Для портов			2	4	14	
Для частных операторов			14	8		
Для государства				8		
Всего за тонну	21	21	16	20	14	
Другие тарные грузы						
Для УЗ	19	19				
Для портов						
Для частных операторов						
Для государства						
Всего за тонну	19	19				
Всего						
Для УЗ	40	40				80
Для портов			2	4	14	20
Для частных операторов			14	8		22
Для государства				8		8
Совокупно	40	40	16	20	14	130



6 ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

Транзит тарных грузов в 2011 г. оценивается на уровне 10 200 000 т (см. Таблица 1). При росте на 10%, основная доля которого будет приходиться на контейнерные грузы, совокупная чистая выгода для Украины составит 133 млн. UAH (12,5 млн. EUR) в год.

Продолжение роста объемов можно ожидать по мере роста спроса и способности Украины сохранять и наращивать свою конкурентоспособность в качестве транзитной страны. Согласно прогнозу на 20 лет при годовом реальном темпе роста 5% и ставке дисконтирования 12% в год¹⁰, чистая приведенная стоимость в результате роста объема транзита составит 1,37 млрд. UAH (129 млн EUR).

Достаточно вероятным представляется и рост на 20% или 50-ти процентный рост транзита тарных грузов при соответствующем увеличении приведенной стоимости чистого дохода. В любом случае, реализация изменений политики и процедур представляется экономически целесообразной, учитывая небольшие затраты на их реализацию.

Вместо принятия всевозможных допущений было бы полезнее определить конкретные шаги в отношении грузопотоков, которые способствовали бы привлекательности украинских транзитных маршрутов. После этого можно было бы сделать более точную оценку предельного дохода и издержек. Однако, несмотря на значительные усилия, в т.ч. оценку модели грузопотоков (см. Раздел 2.1 выше), консультанты не пришли к определенности в отношении возможности такого определения.

Впрочем, они открыты к диалогу и готовы провести углубленный анализ по изложенной в данном отчете схеме, если им будут представлены соответствующие данные.

¹⁰ Методика дисконтирования широко используется международными финансовыми учреждениями при оценке проектов.

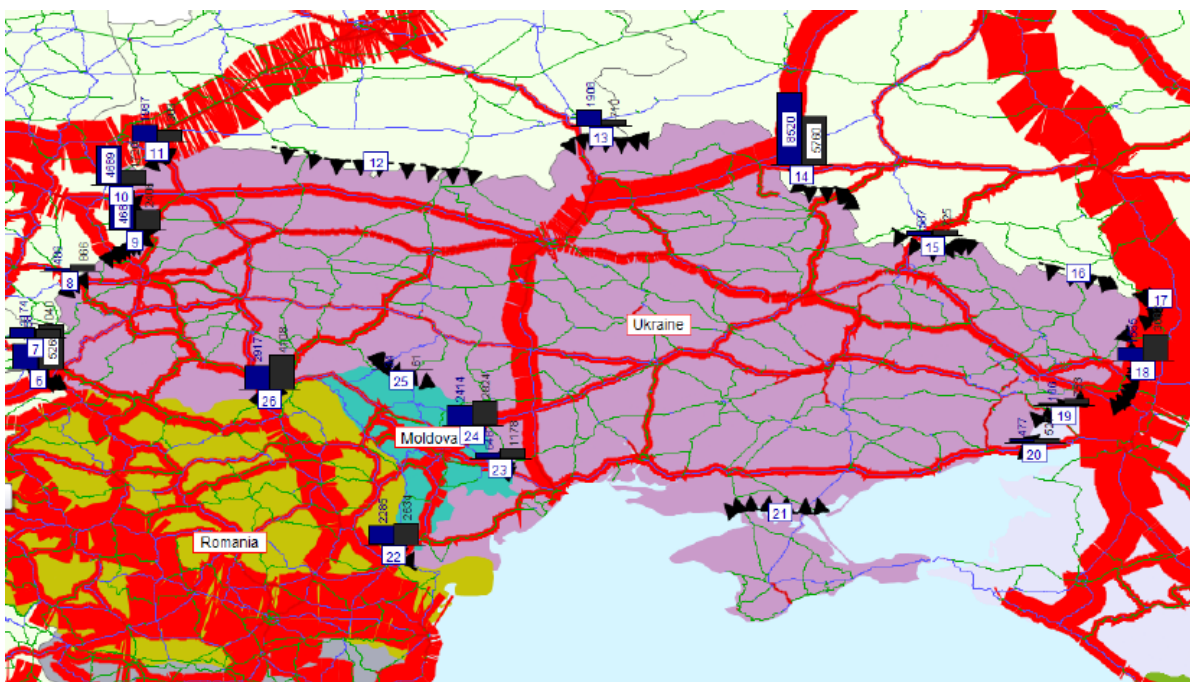


ПРИЛОЖЕНИЕ А: ГРАФИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПРОГНОЗА ГРУЗОПОТОКОВ ДО 2020 Г.

Иллюстрация 1: Транзитные грузопотоки автотранспорта: сценарий "без реформ"



Иллюстрация 2: Транзитные грузопотоки автотранспорта: сценарий "с реформами"





Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 3: Транзитные грузопотоки ж/д и морского транспорта: сценарий "без реформ"

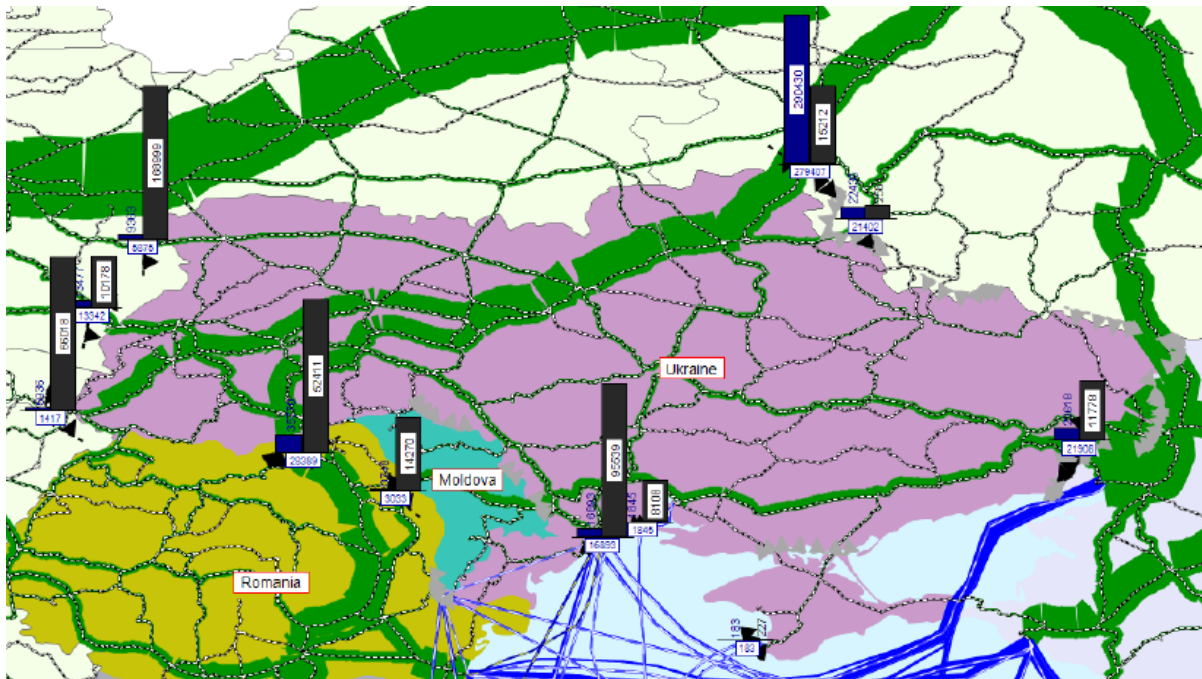
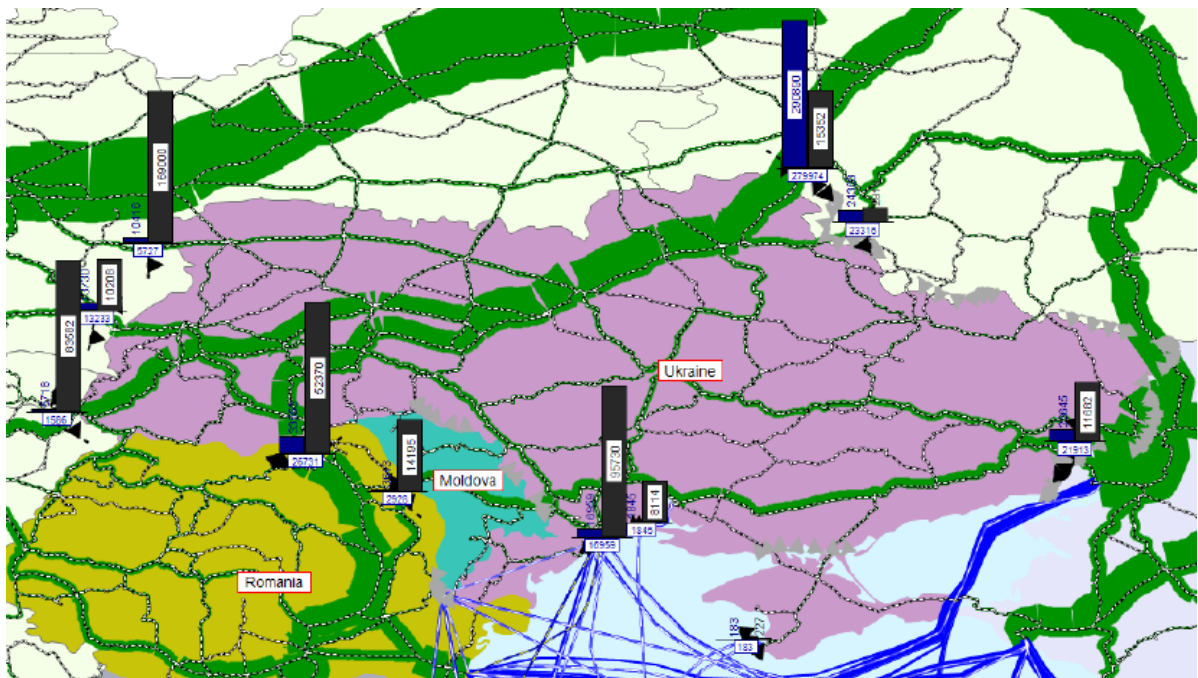


Иллюстрация 4: Транзитные грузопотоки ж/д и морского транспорта: сценарий "с реформами"





Логистические процессы и морские магистрали II

ПРИЛОЖЕНИЕ В: ТАРИФЫ КОНТЕЙНЕРНОГО БЛОК-ПОЕЗДА "ВИКИНГ"

USD/контейнер.

Маршрут	Груженный 20'	Порожний 20'	Груженный 40'	Порожний 40'	Груженный 45'	Порожний 45'
Одесса/Ильичевск-Бережесть (экс)*	315	230	470	305	545	350
Одесса/Ильичевск-Колядичи*	570	355	790	460	920	530
Колядичи-Одесса/Ильичевск	550	355	775	460	905	530
Одесса/Ильичевск-Гудогай (экс)*	485	300	750	425	875	500
Одесса/Ильичевск-Драугисте (Клайпеда)*	610	360	965	525	1130	625

* тариф включает оформление железнодорожной накладной и транзитной декларации

Маршрут	Гружен- ный танк- контей- нер (TC) 20'	Порож- ный танк- конте- йнер (TC) 20'	Гружен- ный танк- контей- нер (TC) 40'	Порож- ный танк- конте- йнер (TC) 40'	Груженный рефрижера торный контейнер (RF) 20'	Порожний рефрижера торный контейнер (RF) 20'	Груженный рефрижера торный контейнер (RF) 40'	Порожний рефрижера торный контейнер (RF) 40'
Одесса/Ильичевск-Бережесть (экс)*	360	255	535	340	350	245	515	330
Одесса/Ильичевск-Гудогай (экс)*	560	345	860	485	545	325	825	465
Одесса/Ильичевск-Драугисте (Клайпеда)*	610	420	1110	605	690	395	1060	58

* тариф включает оформление железнодорожной накладной и транзитной декларации

Маршрут	Тип контейнера
Одесса/Ильичевск-Бережесть (экс)*	540
Одесса/Ильичевск-Гудогай (экс)*	770
Одесса/Ильичевск-Драугисте (Клайпеда)*	960

Источник: веб-сайт блок-поезда "Викинг"



Логистические процессы и морские магистрали II

ПРИЛОЖЕНИЕ С: МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ УКРАИНЫ

