



Транзитным перевозкам — зеленый свет

Илья Левицкий

На долю железнодорожного транспорта приходится 83 % грузооборота всей транспортной системы Украины. По итогам 2010 года железные дороги Украины перевезли более 430 млн тонн различных грузов, что на 10,6 % больше, чем в 2009 году. По объемам перевозимых грузов украинские железные дороги занимают четвертое место на Евразийском континенте (после Китая, России и Индии) и шестое место в мире.

В транспортной системе Украины железнодорожный транспорт тесно взаимодействует с морским, автомобильным и другими видами транспорта.

Суммарные перевалочные мощности морских торговых портов Украины превышают существующий объем перегрузочных работ, и имеется определенный резерв. Это объясняется тем, что порты Украины строились для обслуживания не только украинских, но и российских грузопотоков.

Однако большинство ключевых портов Украины в не меньшей степени, чем порты других стран, нуждаются в реконструкции и развитии.

Это связано с тем, что украинские порты имеют излишек перевалочных мощностей под те грузопотоки, которых уже совсем нет или они значительно уменьшились за последние годы, — например, перевалка неконтейнеризованных тарно-штучных грузов. В том виде, в котором они ранее предъявлялись к перевозке, в портах этих грузов уже практически нет. Все они перевозятся в контейнерах, и по-другому уже не будет. Как следствие — без загрузки остались терминалы с приграничными крытыми складами, соответствующим многочисленным персоналом и перегрузочной техникой.

Использование контейнеров позволяет экономить на погрузочно-разгрузочных и складских операциях, повышает сохранность грузов, что особенно важно при перевозке дорогостоящих грузов, экономит затраты на затаривание, упаковку и т. д.

Таким образом, развитие контейнерных перевозок позволяет экономить как на прямых, так и на сопутствующих транспортных затратах.

Темпы роста международных контейнерных перевозок заметно опережают средние темпы роста общей массы грузов и составляют в среднем от 8 до 10 % в год. В 2010 году по всем контейнерным терминалам мира было переработано 502 млн TEU, что на 11 % больше, чем в 2009 году (450 млн TEU).

Контейнерные порты Украины в январе—июле 2011 года увеличили перевалку на 19,7 % по сравнению с аналогичным периодом 2010 года — до 422,3 тыс. TEU.

В то же время заметным стал сбалансированный рост экспортной и импортной составляющих. Так, импортная перевалка за 7 месяцев возросла на 19,8 % (до 215 тыс. TEU); экспортная — на 17,8% (до 207 тыс. TEU).

Если брать Одесскую железную дорогу, то в 2010 году погрузка контейнеров составила 110 % к 2009 году, а выгрузка — 145 % к 2009 году.

Если сравнивать работу в первом полугодии 2011 года с аналогичным периодом прошлого года, то погрузка составила 126 %, а выгрузка — 96 %.

Основными портами по перевалке контейнеров являются Одесса и Ильичёвск. Так, в Одесском порту в 2010 году погрузка контейнеров, перевозимых железной дорогой, по сравнению с 2009 годом составила 136 %.

За 7 месяцев 2011 года Одесский порт перевалил свыше 240 тыс. TEU, с ростом в 1,3 раза к

аналогичному периоду 2010 года.

В Ильичёвском порту увеличение в 2010 году перевозок контейнеров в сравнении с 2009 годом составило 140 %.

С 90-х годов большинство рынков перевозки контейнерных грузов было утрачено железными дорогами в конкурентной борьбе с автотранспортом. Значительные потери связаны с тем, что, несмотря на более низкий тариф, перевозки по железной дороге уступают автотранспорту при расчёте стоимости «от двери до двери».

Наличие жёсткой конкуренции со стороны других видов транспорта (автомобильного при перевозках на расстояния до 1000—1500 км и морского при перевозках на дальние расстояния), а также неполное использование производственных мощностей железнодорожного транспорта требуют повышения качества управления перевозками и модернизации используемых технических средств.

«Укрзализныця» выработала и совместно с железными дорогами проводит политику, направленную на обновление основных производственных фондов, и в первую очередь, подвижного состава, на техническое переоснащение всего железнодорожного комплекса. У нас имеется более 3 тыс. единиц подвижного состава, предназначенного для контейнерных и контейлерных перевозок, готовых удовлетворить любой спрос.

В Украине также имеется хорошо оснащенная база, уже налажено производство, в частности, на Луганском тепловозостроительном, Стахановском и Крюковском вагоностроительных заводах, 20- и 40-футовых контейнеров и железнодорожных платформ для их перевозки. Существует разветвленная региональная сеть ремонта контейнеров — в Киеве, Ясиноватой, Харькове- Балашовском, Днепропетровске и других городах.

Строительство нового контейнерного терминала предусмотрено на левом берегу Днепра в Херсонском морском торговом порту. Новый терминал будет ориентирован на перевозку в сообщении «река-море» с охватом таких городов, как Днепропетровск, Запорожье, Никополь, Кривой Рог и других.

Контейлерный поезд «Викинг», задуманный железнодорожными компаниями Литвы, Беларуси, Украины, а также портами Клайпеды и Одессы, существует с 2003 года. Европейская комиссия в 2009 году в городе Вильнюсе на первом форуме министров транспорта Европы и Азии объявила «Викинг» лучшим с организационной точки зрения проектом транспортировки грузов за последнее десятилетие. В 2010 году «Викинг» перевёз на 10 % больше контейнеров, чем годом ранее, — 41,8 тыс. TEU, в Одесском направлении — 21,8 тыс. TEU, в сторону Клайпеды — 20 тыс. TEU.

Чтобы упростить для клиентов поезда «Викинг» процедуры таможенного и пограничного контроля, «Укрзализныця» совместно с Министерством инфраструктуры в начале 2011 года разработали меры, предусматривающие расширение возможностей украинских пропускных пунктов. По итогам работы за 1-е полугодие 2011 года отправление крупнотоннажных контейнеров из Одесского и Ильичёвского портов контейнерным поездом «Викинг» возросло более чем на 30 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Имеющийся опыт и детальные расчёты показывают, что создание транспортного коридора Балтика — Черное море, опирающегося на работающие по расписанию контейнерные и контейлерные железнодорожные поезда, позволит существенно сократить сроки доставки грузов от отправителей, снизить стоимость перевозок, улучшить экологию.

Начиная с 2003 года в рамках сотрудничества Комитета организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ) проводится работа по внедрению унифицированной электронной накладной ЦИМ/СМГС для сквозных перевозок.

Успешное проведение данного эксперимента стало подтверждением возможности последующего применения накладной ЦИМ/СМГС для перевозок грузов из Украины и стран СНГ в государства Европейского Союза и в обратном направлении.

Унифицированная накладная ЦИМ/СМГС позволяет осуществлять международные железнодорожные грузовые перевозки между странами СМГС и КОТИФ без переоформления перевозочных документов.

Эта накладная одновременно выполняет функции и таможенного документа, что, в свою

очередь, позволяет существенно сократить время прохождения грузов через государственную границу и соответственно уменьшить финансовые расходы. Исключаются дополнительные операции по оформлению документов на границе, сокращается срок доставки груза. Перспективной для применения накладной ЦИМ/СМГС является перевозка грузов в контейнерах. При опытной перевозке за счет ее применения время следования контейнерного поезда было сокращено более чем на сутки. Эта накладная позволяет регулировать претензии между отправителем, получателем и перевозчиком. В настоящее время разработан бланк коммерческого акта ЦИМ/СМГС.

В настоящее время на украинских железных дорогах происходит активный переход на электронный документооборот. Ближайшие перспективы — внедрение современных технологий в экспортно-импортном и транзитном сообщениях. Речь идёт о внедрении системы АРМ ТВК Кордон, при помощи которой будет снято дублирование работы по оформлению на входе и на выходе транзитных грузов. Кроме того, в автоматическом режиме данные будут передаваться в таможенные службы. Это ускорит и упростит прохождение таможенных процедур.

По прогнозным оценкам, контейнерооборот всех портов и терминалов мира в 2015 году может увеличиться на 30 % по сравнению с 2010 годом, а в 2020 году — на 75 %.

Транзитные контейнерные перевозки по железным дорогам Украины нельзя рассматривать изолированно от развития морских портов и их специализированных терминалов.

Главные причины, ограничивающие возможности портов — это недостаточное развитие сухопутных транспортных подъездов к портовым терминалам со стороны железнодорожных и автомагистралей, а также переключение грузопотоков между черноморскими и балтийскими странами на сухопутные пути. В условиях усиления международного разделения труда возникает необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, особенно для грузов, которые целесообразно перевозить в контейнерах. Среди проблем — невысокая маршрутная скорость, низкая ценовая конкурентоспособность перевозок контейнеров на малых и средних расстояниях, недостаточный ассортимент и качество сервиса и экспедиторских услуг.

Эти проблемы нуждаются не только в обсуждении, но и в выработке мер по обеспечению повышения экономической эффективности работы железнодорожной транспортной системы. Необходимо усовершенствовать тарифную политику на транспорте, упростить механизмы контроля в пунктах пропуска через государственную границу.

Имеющиеся оценки свидетельствуют, что возможности международных перевозок грузов в Украине использованы сегодня лишь на 70 %.

В настоящее время решается вопрос обретения «Укрзалізницею» функции таможенного перевозчика. Этот статус позволит ей ввозить грузы по упрощённой процедуре таможенного досмотра, а транзитные и вовсе без него.

От слаженной работы железных дорог и морских портов зависит конечный результат — выполнение планов перевозок и полное удовлетворение грузовладельцев в транспортировании грузов. «Укрзалізниця» открыта для сотрудничества и готова наращивать объёмы грузопотока. Для этого есть все возможности.

Создание эффективной системы поддержки транзитных перевозок (в том числе и контейнерных) — от привлекательной тарифной политики и до повышения качества перевозочных услуг — по-прежнему является одним из наших приоритетов.