

Валентина Михайлова: Мультимодальные перевозки: почем стратегическое направление

Есть ли шансы у Украины сохранить лидерство на рынке паромных перевозок в Черноморье и достойно вписаться в перспективные международные транспортные коридоры

В Одессе 1 июня прошел международный круглый стол на тему «Развитие мультимодального транспорта в направлении Европа – Азия/Восточная Европа». Если точнее, речь шла о перспективах проекта «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ), который еще называют Новый шелковый путь.

ТМТМ – клуб инвесторов

В свое время этот маршрут, разработанный европейскими специалистами в обход России, назывался ТРАСЕКА, и на развитие инфраструктуры шли немалые средства различных европейских грантов и программ. За их счет, в частности, был построен паромный комплекс в Потти. Украина тоже получила некоторую поддержку. Но основное внимание было направлено на транспортную инфраструктуру Центральной Азии.

С того момента, как сухопутным маршрутом доставки своих товаров в Европу заинтересовался Китай, Новый шелковый путь приобрел реальную перспективу. Впрочем, китайское видение маршрута исключает морские варианты перевозок через Каспий и Черное море. Однако, чтобы сесть на перспективный китайский, а сегодня еще индийский и иранский грузопотоки, в инфраструктуру транспортного коридора активно инвестируют Казахстан, Грузия, Азербайджан. Сегодня они развивают морскую ветку Шелкового пути по Каспию с возможностью выхода на Черное море через

Грузию. ТРАСЕКА из европейской мечты, наполненной грантами, превратилась в фактически закрытый клуб под названием ТМТМ. С этим не поспоришь – кто вкладывает, тот и диктует условия.

Транзитная роль Украины, которая сегодня лидирует на Черном море в области паромных перевозок и по логике географии должна подхватить грузопотоки из Грузии, просматривается плохо. Теоретически Украина заявила о своем желании войти в коридор ТМТМ, но фактически она не рассматривается как полноправный член. На круглом столе предложено было взглянуть на видение развития ТМТМ глазами других заинтересованных стран и обратить внимание на то, что ни в одной их презентации Украина как часть ТМТМ не просматривается.

Об отсутствии особого интереса к возможностям нашей страны в коридоре ТМТМ говорят объемы перевозок на направлении Украина – порты Грузии. Железнодорожный паромный комплекс в порту «Черноморск» используется всего на 13%. При проектных возможностях в 4,5 млн тонн в прошлом году было перевезено 600 тыс. тонн грузов. Это при том, что в 2015 году санкции России резко подняли интерес к отправке украинского экспорта на Азию по Черному морю.

Временный взлет

Бум перевозок рассосался уже к концу 2016 года, утверждает генеральный директор Ассоциации портового сообщества Василий Зубков и доказывает это с цифрами в руках. «Начиная с 2007 года объемы грузов, перевозимых на парамах в железнодорожных вагонах на линии Украина – Грузия, стабильно падают, – говорит он. – Из-за введенных Россией санкций с 1 июля 2016 года произошел скачок роста вагонов – в среднем 600-700 в месяц, пик пришелся на сентябрь – 1150 вагонов. Заторы, которые тогда возникли, удалось разгрузить общими усилиями, наладить схемы слаженной работы. Но груз пропал. Сегодня паромы уходят загруженными на треть, с 30-40 вагонами на борту и столько же примерно ТИР. Падение продолжается».

Дело в том, что «санкционные» украинские грузы вернулись на прежние, более выгодные, маршруты. Они опять идут через Россию, только под видом молдавского либо белорусского экспорта.

По оценкам Василия Зубкова, еще печальней выглядит соотношение перевозки груженых и негруженых вагонов и автомобилей. В 2007 году в Грузию ушло более 10 тыс. груженых вагонов, где смогли загрузить и отправить в Украину 2,5 тысячи. В 2016 году из Черноморска отправилось 7 тыс. груженых вагонов, назад вернулись с грузами 529. Соотношение груженых и порожних автомобилей также не внушает оптимизм: три к одному.

Пробег порожняка делает перевозки более дорогими. Поэтому раньше перевозчики возвращали грузовладельцам пустые вагоны практически бесплатно. Теперь «Укрзалізниця» по единоличной инициативе решила установить за это тариф. В целом на вагон морские перевозчики дали скидку на \$700. Кроме того, чтобы стимулировать возврат вагонов и чтобы у клиента не было порожнего пробега, используется попутная загрузка. Есть договоренность: если груз из Грузии идет в украинских вагонах, то скидка на \$700 сохраняется. Аналогичные условия для грузов, идущих из Украины в грузинских вагонах. Что делает УЗ? Все, чтобы груз шел только в ее вагонах, вплоть до админзапрета перевозить груз в «чужих» вагонах.

Если не будет общей политики в стране, направленной на удешевление перевозки для грузовладельцев, то ничего на стратегических морских линиях не изменится, говорит Василий Зубков. «Утверждение, что Украина предоставляет маршрут для европейских грузов в Китай, – громкие слова, – поясняет он. – В основном возятся украинские грузы. Доля транзита – менее 4% в грузах, перевозимых вагонами, 17% – автомобилями, но там транзит, прежде всего, обеспечивает Турция».

В свое время на межведомственном совещании, где обсуждались вопросы развития мультимодальных перевозок, Минэкономики обещало расписать прогноз отправки украинского экспорта по

странам и объемам, чтобы можно было заранее формировать расписание вагонов, политику развития... Мининфраструктуры тогда же обещало рассмотреть вопрос предоставления скидок на портовые сборы только для паромов и только в направлении Грузии. Под это морские перевозчики обещали аналогично снизить свои тарифы. Ничего не сделано. Конкурентоспособность перевозок на украинских паромах характеризуют следующие цифры. За заход в Варну паром платит \$2,5 тыс., в «Черноморске» и грузинских портах – по \$12-15 тыс.

Где теряем

Клиенту нужны, кроме выгодных тарифов, скорость и качество услуг. Сегодня Украина является, в первую очередь благодаря национальному морскому перевозчику СК «Укрферри», лидером паромных перевозок на Черном море. В настоящий момент «Укрферри» активно работает на двух линиях из «Черноморска» – на Хайдарпашу (Турция) и Поти/Батуми. Компания стояла у истоков украинских паромных, без особой поддержки открывала и разрабатывала новые линии, построила в свое время новый паромный комплекс в Керчи... При всех коллизиях рынка ей удавалось удерживать ведущие позиции.

Сейчас в оперировании компании три самых крупных в своем классе и современных автомобильно-железнодорожных паромов комбинированной вместимостью 50 вагонов и 50 автомобилей длиной по 17 м. Паромы имеют пассажирский класс, судно берет до 250 пассажиров. Отличные эксплуатационные характеристики позволяют перевозить различные накатные грузы вместе с пассажирами. Ежегодно на них отправляется около 9 тыс. вагонов, 22 тыс. ТИР, 1,5 тыс. 40-футовых контейнеров и 35 тыс. пассажиров. Этими паромами из Балтики компания заменила устаревшие и отработавшие свой срок паромы «Герои Шипки» и «Герои Плевны».

Качество услуг значительно выросло. Однако, считает коммерческий директор «Укрферри» Владимир Черниевский, сделано далеко не все в вопросах, которые решаются на государственном

уровне. Украинский морской перевозчик может еще снизить тарифы (которые, к слову, на треть ниже, чем на аналогичных линиях на Каспии). Но для этого нужно уменьшить расходы на портовые сборы и бункер.

«Большие размеры парома играют ключевую роль в экономике их рейса, потому что именно по этим параметрам в Украине и Грузии определяется размер портовых сборов, – говорит Владимир Черниевский. – Для сравнения, при заходах в порты Балтики, где до прихода на Черное море работали наши паромы, средний дисбурсментский счет для парома составлял до \$4 тыс., аналогичные портовые сборы в Черном море – в среднем \$18 тыс. Мы предлагаем Украине перейти на балтийскую систему портовых сборов».

Там все порты, за исключением российских, применяют прогрессивную систему скидок, в зависимости от количества судозаходов. Идея: чаще приводи паром с грузом, плати за заход немного, получай возможность нарабатывать общий грузопоток, с которого ты также платишь грузовой сбор. Чем больше груза привезет паром, тем выгоднее порту. Так порты стимулируют увеличение грузопотока, судозаходов и наработку новых паромных линий. В итоге на Балтике сейчас более 50 паромных линий, у нас – всего 11.

Вторая проблема – высокая стоимость топлива и дополнительные затраты на бункеровку паромов. Порты «Черноморск», Потти, Батуми не обеспечивают снабжение паромов топливом необходимой спецификации. Чтобы забункероваться, паромы на грузинской линии приходится периодически отвлекать на рейсы в Констанцу, Стамбул... Это потери времени. На каждом пароме «Укрферри» в среднем ежегодно теряет 9,2 суток, иными словами – 10 потерянных рейсов в год. На Балтике бункеровка совмещается с грузовыми операциями.

«Существенная проблема – низкая скорость обработки паромов в «Черноморске» и грузинских портах. Это следствие значительного технического и технологического отставания инфраструктуры

паромных терминалов и паромных железнодорожных станций, а также потери навыков работы с большим грузопотоком, – утверждает коммерческий директор «Укрферри». – Среднее время обработки паромов на Балтике с аналогичным грузом – 5,5 часов, у нас – 15 часов. Средняя продолжительность кругового рейса на сутки больше, чем если бы осуществлялся аналогичный рейс на Балтике. За год мы теряем 50 суток из-за низкой скорости и других проблем портах. В частности, при нынешних информационных технологиях обмен информацией с диспетчерской железнодорожной станцией «Паромная» в Черноморске осуществляется телефонограммами. Другой связи там нет».

Не единым маршрутом

Украина как страна с высоким транзитным потенциалом благодаря своему географическому расположению в прошлые годы делала определенные усилия для вхождения в различные международные транспортные коридоры. Так появились международные контейнерные поезда «Викинг», «Зубр», соединяющие несколько стран на пути из Балтики в Одессу/Черноморск, поезд «Ярославль» (Беларусь – Украина). В них и сегодня заинтересованы европейские перевозчики, у которых также есть желание продлить эти контейнерные маршруты через Черное море до Китая.

Было бы неплохо для нашей страны соединиться с ТМТМ через эти проекты, по которым давно подписаны соответствующие международные соглашения. Но отечественные специалисты с большим опасением смотрят на то, как сегодня развивается рынок перевозок на Новом шелковом пути.

<http://ports.com.ua/articles/multimodalnye-perevozki-pochem-strategicheskoe-napravlenie>