

«Укрферри» о проблемных точках паромных перевозок в Черном море

О транзитных перспективах паромных переправ страны участникам XI Международного «Черноморского контейнерного саммита – 2017» рассказал коммерческий директор компании «Укрферри» Владимир Черниевский. «Порты Украины» публикуют тезисы его доклада.

Линия Черноморск – Хайдарпаша является частью международного коридора, который соединяет Балтийское и Черное море. Исторически этот коридор известен как «пусть из варяг в греки». Сегодня эта линия является оптимальным вариантом доставки грузов из промышленных районов Турции в страны Центральной и Северной Европы и Средней Азии.

В год на этой линии мы перевозим 12-15 тыс. автомобилей. Сегодня перевозка груженого автомобиля на линии вместе с услугами обоих портов обходится в \$800. Для сравнения, эта цена равна стоимости перевозки автотранспорта сухопутным маршрутом через Болгарию и Румынию.

Альтернативный маршрут

Вторая линия Черноморск – Потти (Батуми) является важным звеном международного коридора, который сейчас известен под названием «Новый шелковый путь». Линия является естественным продолжением транскаспийского маршрута, продлевая его через Черное море до Украины с возможностью дальнейшего транзита груза в Центральную Европу.

Паром в портах обрабатывается в среднем 18 часов. На Балтике

он же обрабатывался за 5,5 часа

Также мы рассматриваем эту линию как один из альтернативных маршрутов Север-Юг, которая соединяет Северную Европу с Ираном и Персидским заливом транзитом через Россию и Азербайджан. Альтернативный маршрут, который проходит транзитом через Азербайджан, Грузию, Черное море и Украину, может обеспечить не только меньший срок доставки при соизмеримой стоимости, но и соединяет Иран с государствами Центральной Европы. Как раз во время проведения «Черноморского контейнерного саммита» состоялась встреча между железнодорожниками Польши, Украины, Грузии, Азербайджана и Ирана, где были подписаны документы о создании координационного совета, который будет заниматься этим маршрутом.

На этой линии перевозятся вагоны, грузовые автомобили и контейнеры. С 2009 по 2016 год произошли изменения в соотношении этих перевозок. Если линия изначально была основной для перевозки вагонов, то, начиная с 2011 года, растет доля перевозок грузовых машин. В среднем перевозка вагона на этой линии обходится в \$2000. Что касается контейнеров, то ставки фрахта по маршруту «Нового шелкового пути» составляют \$1120 за 40-футовый контейнер и \$800 за 20-футовый. На перевозку порожних контейнеров дается скидка в 50%.

Экспериментальная технология

Первые эксперименты с перевозкой контейнеров мы начали еще в 1996 году на линии Ильичевск – Варна. Технология, которую тогда пытались использовать, предусматривала применение автомобильных полуприцепов. Мы приобрели 12 полуприцепов и использовали их как площадки для перевозки контейнеров морем, а также для дальнейшей доставки сухопутным маршрутом «до двери».

Тягач подъезжал, забирал полуприцеп прямо на паромном комплексе и довозил до двери получателя груза. Также был

приобретен небольшой парк 20- и 40-футовых контейнеров для развития перевозок. Понятно, что по такой технологии можно было делать лишь единичные перевозки. Но это был важный опыт.

Следующая технология, которую мы развивали после открытия линии Ильичевск – Потти (Батуми), была начата с приобретения ролл-трейлеров, на которых контейнеры перевозились на пароме. На мультимодальном терминале паромного комплекса в Черноморске, а также на контейнерных терминалах в Потти и Батуми, которые расположены рядом с паромными комплексами, была организована погрузка-выгрузка контейнеров на эти ролл-трейлеры. По схеме Черноморск – Потти (Батуми) ежегодно перевозилось до 2,5 тыс. контейнеров, в основном с акцизными грузами.

«Новый шелковый путь»

Сейчас, на пике интереса к участию в «Новом шелковом пути», Министерство инфраструктуры и «Укрзалізниця» совместно с железнодорожными администрациями Грузии, Азербайджана и Казахстана в качестве основной рассматривают схему организации контейнерных перевозок скоростными контейнерными поездами с использованием нашей железнодорожной паромной переправы. Планируется еженедельно отправлять минимум один контейнерный поезд, который будет формироваться на западной границе Украины, на станции Чоп, и будет двигаться на пограничный переход между Казахстаном и Китаем. Это вполне реально и с технологической, и с технической точек зрения, как показал запущенный пробный поезд. Подобные перевозки контейнеров по железной дороге осуществлялись еще 20 лет назад. В свое время мы участвовали в тендерах по доставке грузов в Афганистан и перевозили достаточно большое количество грузов с гуманитарной помощью.

Чтобы заработали такие контейнерные поезда, необходимо проработать вопросы дополнительного крепления контейнеров на ж/д платформах, необходимо согласование расписания движения поезда с расписанием движения паромов, необходимо сократить

время на прохождение таможенных формальностей. Все эти проблемы решаемы, и такой поезд может доставить груз из Черноморска до границы Китая за девять суток.

Но как реально могут работать такого типа поезда, во многом зависит от того, как видят различные участники коридора этот самый коридор. В Китае Новый шелковый путь видят как исключительно сухопутный маршрут, который краем задевает государства Средней Азии, проходит через Иран и Турцию, оставляя в стороне Каспийское море и Кавказ. Хотя Китай, конечно, поддерживает и любые другие инициативы.

В Казахстане видят несколько вариантов пути, которые проходят через Казахстан и Россию, а также через Казахстан, Каспийское море и Кавказ с сухопутным выходом на Турцию.

В Азербайджане и Грузии основным вариантом пути представляют маршрут через Среднюю Азию, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и с последующим сухопутным выходом на Турцию.

Многие знают, что сейчас Грузия совместно с Азербайджаном и Турцией уже достраивает железную дорогу на Карс. Планируется, что эта железная дорога станет тем связующим звеном, который выведет этот коридор по турецким железным дорогам в Европу.

Украинские чиновники видят несколько вариантов пути, которые пересекают Черное море и сходятся в одну точку в украинском порту с последующим транзитом в Европу через территорию Украины. Такой вариант выглядит маловероятным, но все же возможным. Чтобы перевозки пошли по этому пути, наш маршрут должен быть быстрее, дешевле и надежнее других альтернатив. Для того чтобы все это реализовать, необходимо перейти от политической риторики к объективной оценке преимуществ украинского варианта Нового шелкового пути.

Цена транзита

Наш маршрут не будет дешевле сухопутного варианта транзита из Китая в Европу через Россию, с этим необходимо просто

смириться, не создавая различные комиссии. Нам надо пересекать два моря и территории нескольких государств. Объективно этот маршрут будет дороже. В то же время наш маршрут расположен южнее, и это может быть предпочтительней для перевозки определенных категорий грузов, которые не переносят зимние температурные режимы Северного Кавказа и России. Кроме того, украинский маршрут может иметь преимущества доставки грузов в Центральную Европу, особенно учитывая, что украинская железная дорога имеет соединение с несколькими ветками широкой колеи, которые заходят на территорию Европы. Например, ветка широкой колеи на территорию Польши, на терминал Славков. Эта ветка стала причиной того, что сейчас польская железная дорога активно участвует во всех проектах Шелкового пути.

По нашему маршруту могут двигаться не только транзитные грузы между Китаем и Европой, но и грузы в Грузию, Азербайджан и Казахстан, которые ведут активную торговлю с европейскими государствами и стремятся к тому, чтобы такая торговля не зависела от России. Кроме того, на нашем маршруте есть достаточно развитая портовая инфраструктура, у самой Украины есть паромы и опытный национальный перевозчик.

На других альтернативных вариантах маршрута «Нового шелкового пути» присутствует один существенный недостаток – нет конкуренции на рынке транспортно-экспедиторских услуг. Альтернативные варианты маршрута продвигаются на рынок через совместные предприятия и консорциумы, которые учреждаются либо непосредственно министерствами, либо железнодорожными администрациями. На других вариантах назначаются операторы маршрутов, которые продают сквозные тарифы, формируемые на льготных условиях уже конечным потребителем этих услуг.

Фактически на альтернативных маршрутах работает сегодня административно-командная модель, которая не способна эффективно функционировать в рыночных условиях. Если воспользоваться пониманием этого недостатка и построить на нашем маршруте другую схему управления, у нас появится шанс на успех.

Стать архитектором перевозки

Мы предлагаем направить усилия чиновников нашей транспортной отрасли на продвижение идеи либерализации рынка транспортно-экспедиторских услуг по всему маршруту Нового шелкового пути с участием Украины. Необходимо обеспечить максимально широкий доступ любого экспедитора или грузовладельца к тарифам, которые устанавливаются железными дорогами, портами и судоходными компаниями по этому маршруту, причем не только к сквозным тарифам, что сейчас активно предлагается. Необходимо позволить любому экспедитору стать архитектором перевозки и принять участие в борьбе за клиента. Конкуренция станет стимулом для повышения качества транспортно-экспедиторских услуг на украинском маршруте Нового шелкового пути и позволит максимально широко информировать рынок о существующих тарифных условиях и преимуществах. Результатом конкуренции станет снижение сервисных тарифов, повышение качества транспортных услуг, новые грузопотоки и новые технологии перевозок.

Что касается текущих проблем работы черноморских паромных переправ, то здесь есть над чем поработать. Сегодня паром в портах обрабатывается в среднем 18 часов, этот же паром, работая на Балтике, обрабатывался за 5,5 часа. Проблема в системе управления. Работа организована так, что пересменки идут по два часа, нет нормальной связи между судном и диспетчерской ж/д станции и так далее. Если эти проблемы решить, то можно уменьшить время обработки до 7-8 часов. Тем более что в советское время паромы «Герои Шипки» и «Герои Плевны», работавшие на варненском направлении, обрабатывались за 8 часов в Ильичевске.

Вторая проблема – отсутствие бункеровки топливом и в Черноморске, и в Поти, Батуми. Мы каждые четыре рейса вынуждены отвлекаться либо на рейд порта Констанца, либо на рейд портов Кавказа, либо менять паромы между линиями, чтобы они заходили для бункеровки в Стамбул.

Если бы этих проблем не было, то паром мог бы делать круговой

рейс на грузинском направлении за четверо суток. При наличии трех паромов – это почти каждый день отход. Этого вполне достаточно, чтобы закрыть потребности в перевозках, которые сегодня существуют, и еще иметь 40% резерв.

<http://ports.com.ua/articles>