

Транспорт

декабрь 2015 г.

Издается с 1998 г.

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ



Дорогие подписчики!

Поздравляем Вас, Ваших близких и коллег с наступающим 2016 г.

Желаем Вам чистого неба, семь футов под килем, ни гвоздя, ни жезла и зеленую улицу всем Вашим начинаниям.

Главное не стоять на месте, а двигаться вперед!

Счастья и удачи Вам! С Новым годом Вас!

Редакция журнала «Транспорт»



Международный Транскаспийский коридор: шанс или вызов Украине?



Сфера автотранспорта в Украине будет соответствовать нормам ЕС



ПАО "Укрзалізниця": итоги работы 2015 г. и перспективы на 2016 г.

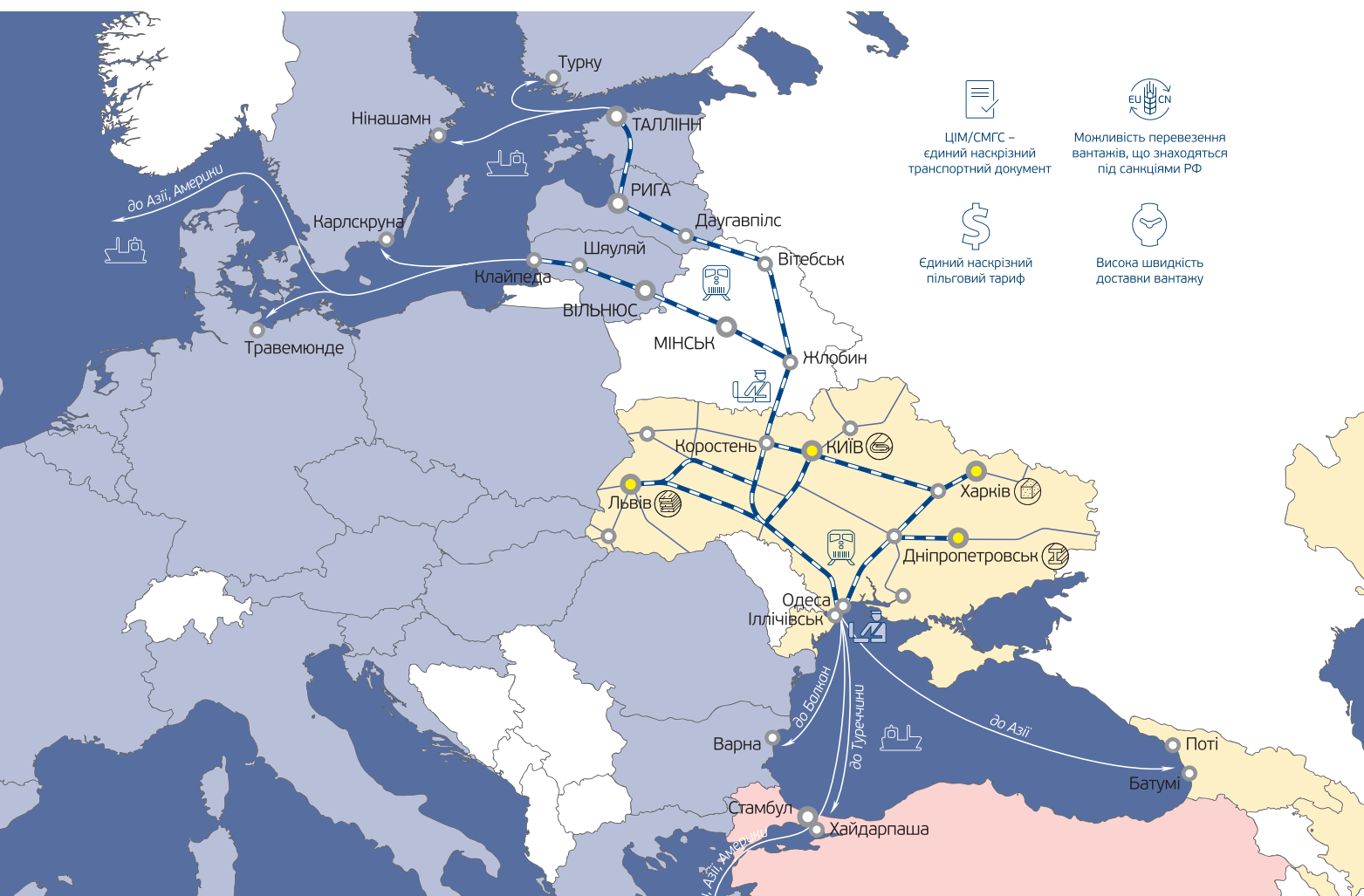


Починаючи з жовтня 2015 року Філія «Центр транспортної логістики» ПАТ «Укрзалізниця» (в колишньому – ДП «УТЛЦ») пропонує своїм клієнтам скористатися комплексом послуг з перевезення вантажів різними видами транспорту за комплексним тарифом.

Комплекс послуг передбачає організацію оптимального транспортного обслуговування, а також організацію перевезення вантажу різними видами транспорту територією України та іноземних держав.

Відтепер по єдиному договору із Філією «Центр транспортної логістики» ПАТ «Укрзалізниця» можливо здійснювати перевезення вантажів із України в усіх напрямках незалежно від кількості видів транспорту. Це значно спрощує та здешевлює процедуру перевезень вантажів.

ЄДИНИЙ ДОГОВІР – КОМПЛЕКСНИЙ ТАРИФ



м. Київ, 03038, вул. Івана Федорова, 32
тел.: +38 (044) 222 02 12 • факс: +38 (044) 406 99 90
e-mail: info_cargo@utlc-uz.com.ua • www.utlc-uz.com.ua



*Уважаемые коллеги
и партнеры!*



От имени трудового коллектива Мариупольского морского торгового порта примите самые искренние поздравления с Новым годом и Рождеством Христовым!

От всего сердца желаю Вам и Вашим семьям крепкого здоровья, большого счастья, мира, достатка и благополучия. Пусть 2016 год будет щедрым для Вас на интересные планы и профессиональные свершения, принесет с собой новые победы, уверенность в правильности выбранного пути и энергию для достижения своих целей. Благодарю Вас за плодотворное сотрудничество и надеюсь на его дальнейшее продолжение в новом году!

С уважением, директор

Александр Олейник

NIKA-TERA
SEASPECIAL PORT

Дорогие коллеги и партнеры!

*Поздравляю Вас с наступающими праздниками –
Новым Годом и Рождеством!*

*Я ценю наше с Вами сотрудничество и верю, что
открытость и доверие, которые сложились между
нами, помогут всем нам в дальнейшем достичь
успеха.*

*Желаю Вам процветания, ярких идей,
плодотворной работы и легкости в делах!
Пусть новый год будет полон новых свершений и
успешных событий. Чтобы Вы всегда достигали
поставленных задач и рядом с Вами были
надежные партнеры!*

**С уважением,
председатель общества Александр Гайдю**



МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XV ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

"Центр выставочных технологий"
поздравляет Вас с наступающим
НОВЫМ ГОДОМ!

*Пусть год наполняют
реализуемые проекты
и достижимые цели,
укрепляются партнерские связи
и растет круг друзей!
От всего сердца желаем
Вам здоровья и счастья!*

www.expo-odessa.com

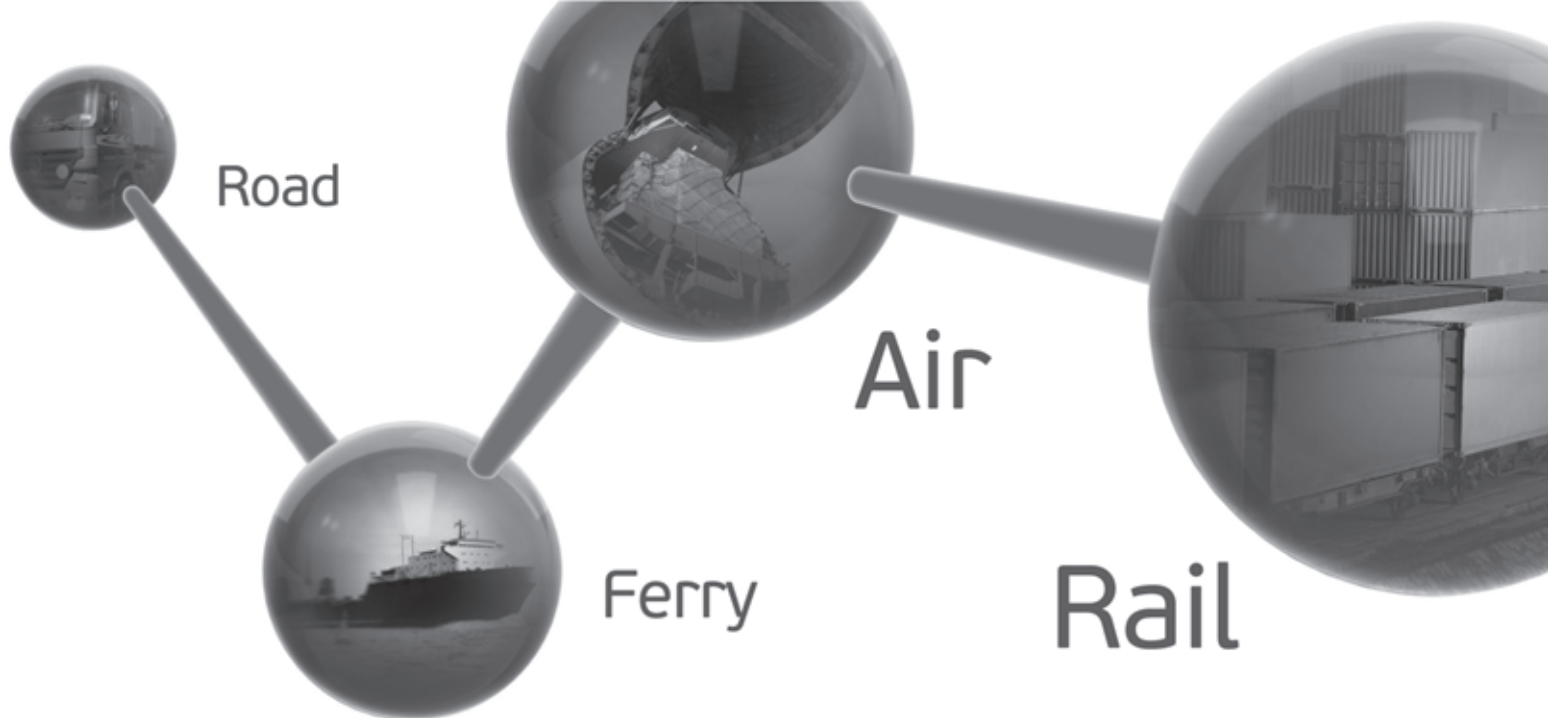


26-28 May 2016, Odessa, Ukraine

**GRAIN FORUM
& MARITIME DAYS IN ODESSA**

www.apk-inform.com www.maritimedays.odessa.ua





Rail Transport
Организация
железнодорожных перевозок



Container Transport
Организация
контейнерных перевозок



Ferry Service
Организация
паромных перевозок



Air Freight
Организация
авиационных перевозок



Transshipment in Ports
Организация перевалки
грузов в портах



Routing
Составление
оптимального маршрута



Repacking of Cargo
Организация
перетарки груза



24-hour Support
Круглосуточная
сервисная поддержка



Security and insurance
Обеспечение услугами
по охране и страхованию грузов



Customs clearance
Таможенное
оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

PLASKE
ПЛАСКЕ

Energy in motion

www.plaske.com

Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

Represents in Ukraine
Представитель в Украине



JSC Lithuanian Railways

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



Navigation Maritime Bulgare JSC



MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДЦУ: Сервис АЕ №293747 от 26.06.2014



Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕМА НОМЕРА	3
Международный Транскаспийский коридор: шанс или вызов Украине?	3
ГОСУДАРСТВЕННОЕ И ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ 14	
Стратегические направления развития транспорта в Украине.....	14
ПЕРЕВОЗКИ И ИНФРАСТРУКТУРА 24	
• Автомобильный транспорт	24
Сфера автотранспорта в Украине будет соответствовать нормам ЕС.....	24
Опасные грузы: общие условия организации и осуществления перевозок	26
• Авиационный транспорт	32
IATA прогнозирует авиакомпаниям мира в 2016 г. рекордные прибыли	32
• Водный транспорт	36
Украинские порты на пути из Европы в Азию	36
Дноуглубление как фактор повышения эффективности украинских портов.....	39
Международные морские перевозки: современные тенденции в украинском праве	41
• Железнодорожный транспорт.....	44
ПАО "Укрзализныця": итоги работы 2015 г. и перспективы на 2016 г.	44
Контейнерные перевозки ЕС—КНР: железнодорожные аспекты	47
ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ	52
Электронная накладная — проводник в транспортно-информационном лабиринте.....	52
УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ	56
Безбарьерная среда для контейнера	56
"Мы надеемся стать примером для всех таможен Украины"	59
УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ	62
Решение энергетических проблем Украины путем совершенствования систем менеджмента	62
ПРОФПОДГОТОВКА	70
Профессиональная подготовка персонала транспортно-экспедиторских организаций и других участников международной цепи поставки	70
Анализ итогов Всеукраинского конкурса студенческих работ "Логистика майбутнього. 5PL-провайдер в Україні. Пропоную"	71

№ 12 (891) декабрь 2015 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений, транспортно-экспедиторских и логистических компаний и организаций.

Учредитель и издатель:

Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.

Главный редактор:

Виктория Хрусталева, red@transport-journal.com

Редакторы отделов:

Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com

Корректор: Алла Винярская

Отдел подписки:

Сергей Бохан, subscribe@transport-journal.com

Отдел рекламы:

Татьяна Ятел, reklama@transport-journal.com

Свидетельство о госрегистрации СМИ:

КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.

Адрес редакции:

г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.

Тел.: (044) 503-63-73.

Заказ № 10847.

Тираж 1000 экз.

Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15

тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua

Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р. Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ". Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г. Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмири, 1Б/6, оф.167. Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73. Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників. Адреса друкарні: ТОВ "Интерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group) 01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15 тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р. Головний редактор: В. Хрусталева.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции. Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылки на "ТРАНСПОРТ" обязательна.

© ТРАНСПОРТ, 2015 г.

Центральный офис:

г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12

Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288



Международный Транскаспийский коридор: шанс или вызов Украине?

Международный форум "Соединяя Европу и Азию: новый взгляд на формирование системы трансконтинентальных маршрутов", прошедший в Одессе, продемонстрировал определенную степень неготовности Украины принять активное и конкретное участие в развитии транснациональных контейнерных коридоров. Результатом такого положения может быть изоляция нашей страны от глобальных транспортных проектов, укрепляющих геополитические позиции их участников.



**УКРАИНСКИЕ ДЕКЛАРАЦИИ И
МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕАЛИИ**

Темой одесской встречи стало обсуждение международным транспортным сообществом проекта контейнерных перевозок по оси Китай—Казахстан—Азербайджан—Грузия, с дальнейшим продвижением до границ с ЕС по альтернативным направлениям — через Турцию или Украину. Как показал форум, наиболее сложившимся на сегодня является направление на Турцию, практически оформленное на организационном и технологическом уровне: уже создан и функционирует на постоянной основе Комитет Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ); ожидается создание соответствующего международного консорциума; стартовали первые контейнерные перевозки по маршруту. Что касается украинского направления, оно существует пока, главным образом, в виде идеи; здесь нет определенности ни по маршрутам (Украина предлагает целый спектр вариантов перевозок по оси Ильичевск—Западная Европа), ни по тарифам ("Укрзализныця" декларировала общую скидку в размере 60% для любого из направлений Ильичевск—ЕС на 2016 г.), ни по срокам запуска первого контейнерного поезда по территории Украины в рамках нового коридора. Наконец, нет наработок по грузовой базе, что, очевидно, и является собой первопричину подобной неопределенности.



Не удивительно, что украинские спикеры, представлявшие на встрече правительство, ограничивались, главным образом, общими декларациями. "Украина может предложить уникальную площадку для перевозки китайских грузов", "можно сказать, что Украина — это китайская цена и немецкое качество. Мы готовы создать на нашей территории все условия,

чтобы обеспечить качественные перевозки", — такие мессиджи обнародовал, открывая форум, заместитель главы Мининфраструктуры, руководитель аппарата министерства Владимир Омелян. "Мы должны стремиться к тому, чтобы нарисованный маршрут был гладким, без барьеров, и главная цель — эффективное время доставки грузов, качество обслуживания клиента. Результатом для всех стран-участниц будет развитие их экономики", — декларировал заместитель главы Мининфраструктуры Николай Снитко.

По информации украинской стороны, на сегодня наше государство находится в переговорном процессе относительно развития контейнерных перевозок с западными партнерами, однако насколько эти переговоры затрагивают собственно тему проекта "Шелковый путь", какова их результативность — вопросы открытые. Как сообщил Николай Снитко, проведены двусторонние переговоры в Австрии, Польше, Словакии, Венгрии. О конкретных итогах этих встреч судить трудно, поскольку никакой новой информации Мининфраструктуры не представило. В частности, в Вене состоялось заседание украинско-австрийского комитета по комбинированным перевозкам, но каковы его итоги, насколько они сочетаются с проектом "Шелковый путь", судить трудно — информация не представлена. В то же время, как известно, в нынешнем, выдвинутом в ноябре, проекте стратегии развития железнодорожного транспорта, подготовленном Мининфраструктуры, внедрение директивы ЕС о развитии комбинированных перевозок отнесено к весьма отдаленному периоду. К тому же в Украине до сих пор не принят закон, регламентирующий сферу комбинированных перевозок. Все это означает, что сегодняшние приоритеты "Укрзализныцы" пребывают вне сферы комбинированных перевозок.

Более результативными выглядят международные усилия Украины на востоке — как напомнил Николай Снитко, недавно подписан протокол между Минэкономики Украины и Минкоммерции КНР, касающийся вопросов "Шелкового пути". Однако, как известно, на последующем заседании двусторонней комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству тема "Шелкового пути" развития не получила — во всяком случае, не упомянута среди подписанных документов. Свидетельством инертности Украины в вопросах "Шелкового пути" может служить и октябрьский визит в Туркменистан Президента Украины Петра Порошенко — как известно, о транспортных коридорах восток—запад и развитии комбинированных перевозок упомянул в ходе переговоров туркменский коллега нашего Президента, но в подписанных документах, включая совместные заявления и протоколы, данная тема не прозвучала. На фоне таких затяжек еще рельефнее выглядит недавний успех Азербайджана, подписавшего в начале декабря в Пекине весьма

красноречивый документ — "Меморандум о взаимопонимании между Правительством Азербайджанской Республики и Правительством Китайской Народной Республики по совместному поощрению создания "Экономического пояса Шелкового пути". Характерно, что примерно в это же время Азербайджан посетил с визитом вице-премьер Украины Геннадий Зубко, озвучивший в Баку весьма разработанное предложение в рамках "Шелкового пути" — об установлении сквозных тарифов, о запуске пробного поезда. Тогда же вице-премьер сообщил, что Мининфраструктуры уже передало соответствующее предложение азербайджанским коллегам. Тем не менее, в Одессе об этом важном факте представители Мининфраструктуры не упомянули. Наконец, стоит отметить, что в ходе октябрьского визита Петра Порошенко в Казахстан Президент обсудил вопросы "Шелкового пути" с премьер-министром Казахстана, но данная тема не получила оформления в виде официально подписанных двусторонних документов.

Все это наталкивает на мысль, что Украина либо слабо заинтересована в запуске контейнерных перевозок по транскавказской оси, либо недорабатывает на государственном уровне (в т.ч. ввиду непрозрачности украинских политических и экономических решений). "Как известно, политика Китая направлена на то, чтобы развивать инфраструктуру стран, где проходят пути международной торговли. Для нас здесь есть потенциал, однако мы должны создать в стране такие условия, чтобы сюда пришли инвестиции. С иностранными инвестициями все эти наши проблемы с олигархами, депутатами, серыми кардиналами исчезнут сами собой, поскольку ни один нормальный зарубежный инвестор не захочет вести разговор с коррупционерами. Это — вызов, стоящий перед государством, перед гражданским обществом. Нужны четкие правила для бизнеса, и мы хотим начать с "Шелкового пути", поскольку это транзит товаров, это инфраструктурное развитие", — подчеркнул замминистра инфраструктуры, руководитель аппарата Владимир Омелян в ходе форума. Можно смело утверждать, что нерешенность подобных проблем чревата очередным снижением потенциала Украины в транзитной сфере, теперь уже как звена грузового сообщения Китай—Европа в обход России — направления, сегодня весьма востребованного ввиду политических коллизий. "Наша проблема в том, что мы любим много говорить и мало делать. У нас страна с фантастическим потенциалом, который пока не реализован полностью; нет преемственности государственного курса в отношении таких транспортных решений. Мы исходим из того, что Украина имеет исключительно выгодное географическое положение, однако, рассуждая о транзитном потенциале государства, каждый год имеем около 20-процентного падения транзита через Украину", — посето-

вал Владимир Омелян. "Сегодня мы хотим остановить этот процесс и повернуть вспять. Нам нужен четкий маршрут между Китаем и ЕС; потенциал здесь огромный. В 2011 г. было 10 пар поездов, которые шли по этому маршруту; сегодня идут 400 поездов. И эта цифра будет возрастать, поскольку объем торговли, идущий таким путем — лишь 2—4% от общего объема двусторонней торговли", — отметил спикер. Однако на вопрос, есть ли готовность бизнеса предложить грузы новому маршруту Китай—Украина—Китай, заммини-



стра ответил отрицательно. "Пока мы работаем с бизнесом; мы должны аккумулировать грузопоток. Все это — путь многих переговоров, это не дни, а месяцы", — пояснил Владимир Омелян, добавив, что Украине на сегодня удалось главное — добиться международного признания ее права находится в числе участников "Шелкового пути". "К примеру, в начале этого года, когда мы начали переговоры с КНР, нам сказали: забудьте эту идею, Украина никогда не была и не будет на "Шелковом пути" — такое мнение прозвучало с китайской стороны. Однако по состоянию на сегодня мы имеем четко зафиксированную договоренность в двустороннем протоколе, что Украина есть в "Шелковом пути", и это впервые за те 5 лет, как такой курс был провозглашен Китаем и поддержан ЕС. Сегодня мы являемся неотъемлемой частью "Шелкового пути" и рассматриваемся как один из стратегических партнеров, это официально зафиксировано как решение правительства КНР. Для правительства Китая подобные решения являются долговременными и неизменяемыми — к сожалению, в отличие от правительства и государственного руководства Украины, где меняются решения. Китай же так не работает — если решение зафиксировано в государственном документе КНР, оно является незыблемым", — подчеркнул Владимир Омелян.

Таким образом, подписанный протокол с Китаем можно считать единственным на сегодня практическим прорывом Украины "на восток" — в рамках развития контейнерных перевозок Украина—Грузия—Азербайджан—Казахстан—Китай. "Западное" плечо "Шелкового пути", контейнерные перевозки по оси Украина—ЕС, наша страна пытается развивать как продолжение уже состоявшегося контейнерного маршрута Китай—Казахстан—Азербайджан—Грузия. "Мы видим, что сделали наши азербайджанские коллеги и участники нового коридора — они дошли до Турции. Мы пошли далее, провели переговоры с немецкими партнерами, с венграми, австрийцами, словаками. Речь шла о создании единого логистического маршрута и о создании сквозного маршрута доставки товаров, с обеспечением движения без препятствий", — пояснил Владимир Омелян. Как уточнил чиновник, речь не идет о многостороннем консорциуме, подобном создаваемому в рамках ТМТМ. "Пока мы работаем на двусторонней основе. Когда (и если) нам удастся объединить партнерские усилия в части создания общего маршрута через Украину, Украина еще раз подтвердит свою роль как регионального лидера", — заявил Владимир Омелян. Пока Украина действует на двусторонней основе, нащупывая эффективные пути вывода ТМТМ на страны ЕС, участники данного проекта уже сформировали перечень операторов маршрута, утвердили комплексную ставку (\$4 тыс. на перевозки Китай—Турция) и готовятся перевезти порядка 10 тыс. TEU из западных провинций Китая в Стамбул (и далее в Европу). Украина, не определившаяся пока с конкретными предложениями в рамках ТМТМ, декларировала общую готовность предложить весь транзитный потенциал, включая возможности контейнерного оператора "Укрзалізниця", УГЦТС "Лиски", а также весь спектр контейнерных поездов, следующих через морские порты (включая "Викинг" и "Зубр"). "Можно использовать и прочие поезда; а также расширить сеть маршрутов", — предложил Николай Снитко в ходе форума.

ПАРТНЕРСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ

В то же время, определенные перспективы по сотрудничеству с Украиной в рамках "Шелкового пути" уже усматривают западные потенциальные партнеры. Так, в ходе форума сотрудничество "Укрзалізниця" предложили представители транспортного рынка ЕС — PKP LHS (оператор польской ширококолейной сети) и Rail Cargo Hungaria AG (венгерский оператор контейнерных перевозок). В частности, польский участник вновь поднял вопрос об организации комбинированных (контрейлерных) перевозок по линии Ильичевск/Одесса—Славкув. Компания напомнила об опыте, приобретенном в ходе работы контрейлерного поезда "Ярослав" (Киев—Славкув), и предложила использовать его для запуска на постоянной основе нового контейнерного поезда Одесса/Ильичевск—Славкув. Этот проект PKP LHS анонси-

ровала как альтернативу автомобильным перевозкам, отметив, что для его успеха следует внедрить на маршруте использование единой накладной ЦИМ/СМГС. По оценке РКР LHS, грузовую базу нового поезда могут сформировать потребности стран, тяготеющих к бассейну Черного моря — Грузии, Азербайджана, Армении, Турции, Болгарии. Для Украины этот проект будет еще одной возможностью привлечения транзита высокотарифных (контейнеризированных) грузов, подчеркнул член правления РКР LHS Мирослав Смутьчински, напомнив, что компания уже пыталась организовывать контейнерные перевозки с участием морских портов Украины (по плечу Турция—Украина), однако столкнулась с проблемой высокой стоимости морской перевозки. "Слишком высокой была стоимость портовых услуг, а также стоимость морского фрахта, поэтому проект комбинированных



перевозок Турция—Украина—Польша реализовать не удалось. Однако сегодня, в новых геополитических координатах, возможно, этот проект может получить второе дыхание в рамках ТМТМ", — заявил польский спикер. Еще одна проблема, обозначенная польской стороной, — таможенные барьеры. "Следовало бы подписать межправительственное соглашение, создающее единый таможенный коридор для проектов уровня Китай—Европа. Иначе тяжело будет бороться с таможенными препятствиями, тем более что такие маршруты будут пересекать большое число границ", — отметил Смутьчински. Наконец, нужны конкурентоспособные ставки; целесообразно утверждение и единого оператора маршрута. "Нужен единый оператор, возможно, совсем новый, который будет заниматься перевозками. Резон очевиден — требуется единое юридическое лицо, ответственное за весь путь и отвечающее за все риски. Иначе процесс перевозок будет слишком сложным и ненадежным", — резюмировал представитель PKP LHS.

Свои предложения Украине адресовала и Rail Cargo Hungaria AG, активно осваивающая контейнерный маршрут Германия—Турция. Этот коридор,

запущенный в апреле 2014 г., стал еще одним успешным вариантом обхода территории Украины в транзитном сообщении. "Мы начали с 3 поездов в неделю; летом их количество было доведено до 5. По итогам 2014 г. было отправлено 260 поездов; за 10 месяцев т.г. их количество уже удвоилось", — сообщил руководитель подразделения сбыта венгерской компании Даниэль Деже. Подобные устойчивые масштабы перевозки компания пообещала и "Укрзалізниця". "Мы предлагаем потенциал приграничного терминала в Захони (Венгрия), имеющего пути стандарта 1520 и 1435. Этот комплекс можно использовать, за счет контейнерных и контрейлерных перевозок, для организации сообщения Украина—Триест/Вена/Милан, где потенциал грузопотока составляет до 10 млн т в год", — сообщил Даниэль Деже. Эту идею поддержал советник президента АсМАП Украины Констан-



тин Савченко, отметивший: "Сегодня следует думать над созданием для автомобилистов условий использования комбинированных и контрейлерных перевозок, задействовав паромы и потенциал перевозок в ЕС. Понятно, что тут должна быть поддержка государства, должны быть преференции данному виду перевозок, как во всем мире. В принципе, предложение организации контрейлерных перевозок с выходом на Триест — многообещающее". Как известно, со стороны Украины к терминалу в Захони примыкает контейнерный терминал УГЦТС "Лиски" в Чопе, однако ответные предложения венгерской стороне от "Укрзалізниця" не прозвучали, здесь участие Украины также пока ограничилось общими анонсами. "Если говорить о технологическом потенциале Украины, на базе УГЦТС "Лиски" имеются крупные логистические узлы — Киев, Одесса, Харьков, Днепрпетровск, Чоп. Главная задача, поставленная сегодня — развитие этих терминалов. Мы должны обеспечить доставку грузов от двери до двери. Требуется обновление контейнерного парка, обеспечение платформами со скоростью до 120 км/ч, перегрузочными комплексами. Эта работа предстоит, и она уже начата", — сообщил

Николай Снитко. Как признал спикер, Украина в свое время не смогла выстроить последовательный курс на развитие контейнерных перевозок, что не могло не сказаться на сегодняшнем состоянии этого бизнеса. "Мы создали сеть контейнерных терминалов, развивали этот вид перевозок. Однако, к сожалению, на каком-то этапе затормозили развитие сегмента контейнерных перевозок. Сегодня есть все условия для успешной работы УГЦТС "Лиски", следует только более эффективно использовать накопленный потенциал. Такая задача уже поставлена, и мы приступили к ее решению", — подчеркнул Николай Снитко.

Возможно, задачу продления "Шелкового пути" в ЕС сдвинет с места знаковое событие — подписание меморандума о взаимопонимании между УГЦТС "Лиски" и Rail Cargo Hungaria AG. "Цель данного документа — налаживание контактов с венгерским парт-



нером, организация сотрудничества с Венгерской железной дорогой в интересах увеличения объемов перевозок грузов и совершенствования сервиса. Это двусторонние усилия по поиску грузов, привлечению новых клиентов, разворачиванию маркетинговой работы. Для нас это еще одна возможность использовать транзитный потенциал Украины, дать толчок развитию и новой загрузке контейнерных терминалов УГЦТС "Лиски". Мы планируем, в частности, развитие приграничного терминала Чоп (с венгерской стороны — терминал Захонь), имеющего производственный участок. Особенность этого терминала — наличие участков с узкой и широкой колеей, что позволяет организовать перегрузку вагонов различного стандарта. Этот участок перспективен для организации грузового сообщения с ЕС", — пояснил, комментируя важность подписанного документа, и.о. директора УГЦТС "Лиски" Юрий Марковцев. Как уточнил руководитель, усилия по развитию контейнерных перевозок особенно важны в контексте объективных трудностей, с которыми сегодня сталкивается данный сегмент. "Динамика контейнерных перевозок "Укрзалізниця" следует общим рыночным тенденциям и учитывает



экономическую ситуацию в Украине. Так, имеется спад импорта; экспорт также снижается (за исключением зерна в контейнерах). Что касается транзита, его объемы недостаточны с учетом международной политической и экономической ситуации. Однако мы проводим активную работу по поиску и привлечению дополнительных транзитных грузопотоков. И сегодняшний форум — одна из возможностей такого поиска", — отметил руководитель УГЦТС "Лиски". На вопрос, намерена ли "Укрзалізниця" запускать новые контейнерные поезда, в т.ч. в рамках нового коридора Китай—ЕС, предлагаемого Украиной, спикер ответил: "Мы и "Укрзалізниця" готовы организовывать регулярные перевозки, но главная задача — поиск грузовой базы. Именно от ее наличия зависят инициативы по запуску новых маршрутов. Сегодня мы ведем активные диалоги с грузовладельцами, ищем грузы. Хочу подчеркнуть — технически и технологически мы готовы к перевозкам".

ГРУЗОВАЯ БАЗА "ШЕЛКОВОГО ПУТИ": ИСКАТЬ И ПРИВЛЕЧЬ

Как засвидетельствовал форум, Китай является крупнейшим и стратегическим по значимости источником грузовой базы для проектов контейнерных перевозок восток—запад. Так, в 2014 г. объем торговли между ЕС и КНР составил \$567 млрд; к 2020 г. показатель обещает возрасти в 1,5 раза (до \$850 млрд). "Если перевести эти показатели в тонны, мы получим

100—170 млн т грузов в сообщении ЕС—Китай. На сегодня Китай является крупнейшим торговым партнером ЕС; китайские грузы — потенциально важнейший грузопоток для сообщения Европа—Кавказ—Азия", — подчеркнул заместитель председателя ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД) Игбал Гусейнов. О возможностях грузовой базы КНР красноречиво говорят данные о структуре двусторонней торговли: экспорт из Китая в Евросоюз на сегодня достиг \$357 млрд (18% совокупного импорта ЕС); экспорт из ЕС в Китай — \$200 млрд (7,7% всего импорта КНР). На сегодня основные объемы внешних грузов Китая, около 90% экспорта и 97% импорта, доставляются морским путем, однако это положение может измениться. "Поскольку китайская экономика продолжает расти и развиваться на запад, ее северо-западная провинция Синьцзян, граничащая с Центральной Азией, начнет генерировать значительные объемы внешней торговли. Это создаст новые возможности для стран Центральной Евразии, которые хотят укрепить торговые связи с соседними китайскими провинциями или же привлечь транзитные наземные перевозки в/из Европы", — отметил Игбал Гусейнов. Перевозки по оси ЕС—Китай—ЕС демонстрируют возрастание — так, объемы из Китая в ЕС в 2014 г. увеличились на 15% и превысили 56 млн т, встречные — на 2%, до 43 млн. Особо важной тенденцией следует считать поступательное развитие грузоперевозок железнодорожным транспортом. Так, динамика объемов в пере-

возках по линии Китай—ЕС составила: в 2012 г. — 248 тыс. т; 2013 г. — 279 тыс.; 2014 г. — свыше 362 тыс. Еще активнее растут встречные железнодорожные перевозки — соответственно 83 тыс. т, 132 тыс., 170 тыс. Доля железных дорог в доставке грузов из КНР в ЕС все еще минимальна, однако за последнее пятилетие возросла с 0,66% до 0,71%. Та же картина — у встречных перевозок, где показатель увеличился с 0,32% до 0,41%.

Для контейнеризированных перевозок ЕС—КНР важно, что номенклатурный их состав приблизительно одинаков в обе стороны — это, прежде всего, машины и оборудование, химические продукты, промышленные товары. Близко и распределение номенклатурных групп: в экспорте из ЕС в Китай машины и оборудование занимают 58,2%, во встречном — 48,6%. Следующие по удельному весу в перевозках обоих направлений — прочие промгрузы (11,5% и 30% соответственно), затем идут товары потребительской группы (8,5% и 13,3%), химгрузы (8% и 5%), продукты питания (5% и 2%), нефтяная группа (3% и 1%). Близки по объемному распределению и прочие позиции — зерновые, минеральные ресурсы, овощи, табачная продукция. Подобное сходство в грузопотоках создает возможности для сбалансированной загрузки перевозок на направлении Европа—Китай. Тот же фактор подчеркнула в ходе форума украинская сторона, отметившая важность встречной загрузки в перевозках из Китая, создаваемой украинской (экспортной) грузовой базой. "У Украины есть большое преимущество: мы готовы загрузить контейнеры, идущие из Китая в Европу, своей продукцией в порядке обратной загрузки. А это дает совсем иную экономическую картину проекта в целом, иную себестоимость перевозки и иной, сниженный, тариф", — подчеркнул Владимир Омелян.

Заинтересованность в налаживании торговли с Украиной подтвердил советник по экономическим вопросам Посольства КНР в Украине Лю Джун. "Китай приветствует новый транспортный проект, а также усилия Украины, направленные на создание новой логистической цепочки для товаропотоков сообщения восток—запад, — отметил китайский участник. — Новая схема транспортировки важна для развития экономики государств-участников, поскольку способствует развитию торговых отношений". Как отметил спикер, китайская сторона внимательно следит за развитием внешнеторговых отношений с Украиной, отмечая важность этого рыночного направления. "Товарооборот Украины с Китаем за 9 месяцев т.г. составил около \$4,7 млрд, с падением на 21%. Китай занял второе место среди торговых партнеров Украины, причем прирост экспорта из Украины в Китай составил 3,4%, и это единственный положительный показатель среди ТОП-десятки стран-партнеров Украины по объемам экспорта продукции. Мы считаем это позитивным сигналом. Большой потенциал имеется как со стороны Китая, общий

товарооборот которого достиг \$4 трлн в 2014 г., так и со стороны Украины, которая активно осваивает новые рынки", — заявил Лю Джун.

Как подтвердили участники форума, имеются возможности привлечения и иной грузовой базы — в частности, связанной с Турцией, а также с перевозками север—юг (поездами "Викинг" и "Зубр"). "Уже пропущен первый поезд на Турцию; запланирован второй. Кроме Турции, планируется организация перевозок в Европу. В 2015 г. Грузия стала участником проекта "Викинг", причем ГЖД является оператором поезда на территории Грузии. На сегодня у "Викинга" появился и оператор на территории Азербайджана. Поэтому маршрут Грузия—Азербайджан вполне укладывается в рамки продления маршрута "Викинг" на Европу. У нас есть понимание, что проекты ТМТМ и "Викинг" — абсолютно совмещаемые. Технологические и технические вопросы, практически, решены; предстоит выработать тарифные условия. Кроме того, у ГЖД есть предложения от проекта "Зубр", и есть большое желание присоединиться и к этому проекту, чтобы грузы начали курсировать из Китая в Европу посредством обоих маршрутов. Это вполне возможно", — отметил директор компании Trans Caucasus Terminals ("дочка" ГЖД) Леван Сулаберидзе. Готовность подключить к перевозкам оси Китай—ЕС работающие на сети УЗ поезда "Викинг" и "Зубр" подтвердил руководитель УГЦТС "Лиски". "На сегодня наша компания обеспечивает более 81% рынка контейнерных перевозок по сети "Укрзализныци".

Перспективы их развития компания связывает, прежде всего, с расширением географии своего бизнеса, предусматривая открытие сети представительств в местах зарождения грузопотоков в странах ЕС, СНГ и Турции, а также в портах Украины", — сообщил Юрий Марковцев.

Примером координации усилий по формированию грузовой базы может быть проект ТМТМ, в котором в качестве членов координационного комитета присутствуют представители практически по всей сквозной цепочке маршрута: от Китая — ООО Minsheng Logistic Co., Казахстана — АО "НК КТЖ", АО НК "Международный морской торговый порт Актау"; Азербайджана — ЗАО "Азербайджанские железные дороги", ЗАО "Каспар", Бакинский международный торговый порт, ООО "Карван логистика"; Грузии — ОАО "Грузинские железные дороги", ООО "Порт Батуми", ООО "Терминал Транс Кавказ"; Турции — TCDD (государственные Турецкие железные дороги). "Наша общая цель — устранение барьеров, сдерживающих привлечение грузопотоков, создание сквозных тарифов по Транскаспийскому направлению, организация регулярного контейнерного сервиса, создание логистических услуг для сборных грузов, а также развитие единой технологии движения поездов и повышение конкурентоспособности маршрута", — пояснил Игбал Гусейнов. Еще более эффективным обещает стать планируемый в рамках ТМТМ консорциум, цели кото-

рого уже сформулированы: привлечение грузов на ТМТМ с упором на развитие сотрудничества с международными партнерами в главных центрах международной контибуции; создание клиентской базы для транспортировки в обоих направлениях; оптимизация стоимости логистики и использования подвижного состава. По обнародованным в ходе форума данным, перевозки по ТМТМ, стартовавшие с единичных отправок, уже в следующем году обещают достичь 8 тыс. TEU, в 2017 г. — 20 тыс., к 2020 г. — 0,3 млн TEU. "Один из крупнейших мировых логистических операторов, DHL Global, уже планирует поиск альтернативных маршрутов. Этим подтверждается факт, что глобальные игроки пытаются диверсифицировать свои маршруты транспортировки, особенно в связи с изменением политической ситуации. Так как международный коридор ТРАСЕКА (Европа—Кавказ—Азия) является кратчайшим среди альтернатив, в случае снижения времени и тарифов контейнерных перевозок DHL будет рассматривать вопрос о переходе от северных маршрутов к центральному маршруту, проходящему через Азербайджан", — сообщил Игбал Гусейнов.

КУРС НА КООРДИНАЦИЮ И ОПТИМИЗАЦИЮ

Как проинформировал начальник департамента коммерческой работы ПАО "Укрзалізниця" Юрий Меркулов, для обеспечения перевозки грузов с привлечением мощностей транспортной инфраструктуры ТМТМ Украина обратилась к Координационному совету ТМТМ с ходатайством о рассмотрении возможности продления ТМТМ в страны Европы через территорию Украины. С аналогичной инициативой выступил GUAM (объединяет Азербайджан, Грузию, Украину, Молдову), порекомендовавший Украине принять участие в ближайшем заседании комитета ТМТМ с тем, чтобы способствовать выработке конкурентоспособных тарифов по маршруту Европа—Азия—Европа. Молдавской стороне GUAM также порекомендовал присоединиться к проекту (как известно, Молдова проявляет высокую заинтересованность в проектах "Викинг"—"Зубр"). Кроме того, по оценке региональной организации, у проекта ТМТМ есть ряд резервов: улучшение связей между хозяйствующими субъектами стран-участниц; использование при перевозках через морские участки (Каспийское и Черное моря), наряду с железнодорожно-паромными линиями, фидерных контейнерных перевозчиков. Кроме того, GUAM рекомендовал улучшить тарифную и временную составляющие ТМТМ. "Основную конкуренцию в сухопутной доставке грузов по маршруту Азия—Европа—Азия составляет северный маршрут, проходящий через страны Таможенного союза — Достык—Илецк—Канисай—Красное—Осиновка—Брест—Гамбург. Перевозка таким маршрутом из Китая в Европу занимает около 9 суток при стоимости \$4110 для 40-футового контейнера, с уче-



том его возврата в порожнем состоянии. Для обеспечения конкурентоспособной комплексной ставки при перевозке 40-футового контейнера, с учетом порожнего возврата, по территориям государств-членов GUAM по маршруту Достык—Ақтау-порт—Алят—Беюк-Кясик—Батуми/Поти—Ильичевск—Изюв/Ужгород/Чоп необходимо обеспечить тариф на уровне \$3613 и перевозку за 9 суток до границы с ЕС", — отметил координатор программ GUAM Сабухи Темиров.

Как подчеркнул в своем выступлении Юрий Меркулов, потенциал "Укрзалізниця" дает Украине возможность стать одним из ключевых звеньев в организации интермодальных перевозок и формировании транспортно-логистических схем доставки грузов по оси Китай—Европа—Китай. "Эта инициатива нашла поддержку на высшем государственном уровне, в частности в виде договоренностей в ходе официального визита Президента Украины в Республику Казахстан в октябре 2015 г. По результатам этих договоренностей даны соответствующие поручения Мининфраструктуры, МИДу, Минэкономразвития; их направленность — принятие необходимых мер для обеспечения участия Украины совместно с Республикой Казахстан в реализации проекта "Экономический пояс — Шелковый путь". Среди конкретных инициатив в данной сфере — организация контейнерного поезда по маршруту страны Европы—Украина—Грузия—Азербайджан—Казахстан—Китай, через Черное и Каспийское моря, в прямом и обратном сообщении", — проинформировал спикер, отметив, что в настоящее время имеется потенциал увеличения объемов перевозки грузов ЕС—Китай—ЕС. "Объемы перевозок между Украиной и КНР за 10 месяцев составили 21 млн т, что почти на 2,5 млн т, или на 15% больше, чем годом ранее. В 2015 г. прогнозируется перевозка более чем 25 млн т — это рекордный объем за последние 10 лет. Большую часть сегодня составляют



экспортные перевозки из Украины — это без малого 20 млн т, что на 2 млн т, или на 11% больше уровня января—октября 2014 г. В целом сегодня Китай занял 1 место в структуре украинского экспорта, сместив на 2 позицию РФ. Что касается показателей контейнерных перевозок, здесь цифры не столь внушительны — за 10 месяцев транзит из/в КНР по территории Украины железнодорожным транспортом составил 5327 TEU, или 18% от всех транзитных контейнерных перевозок УЗ. В целом за 10 месяцев было перевезено транзитом 29 тыс. TEU", — проинформировал Юрий Меркулов.

По оценке украинской стороны, маршрут по южному коридору может быть конкурентоспособным в сравнении с северным (через Брест) при условии проведения дополнительных мероприятий технологического и ценового характера. Среди них — согласование технологии организации контейнерного поезда и определение операторов поезда; сокращение времени в пути следования; оптимизация стоимости перевозки. В частности, "Укрзализныця" предлагает следующие направления работы: сократить время движения поезда до 9 суток против 11, взяв за приоритет определенные временные показатели, которые выставили на сегодня КТЖ и "Укрзализныця"; определить конкретные даты курсирования поезда и согласовать расписание его движения, и к этому расписанию сориентировать графики паромных перевозок; работать над дальнейшим упрощением контролирующих процедур (с учетом того, что маршрут пересекает, как минимум, 6 госграниц на пути следования, а также требует проведения таможенных процедур в портах); определить операторов поезда и разместить информацию о них на официальных сайтах сторон. "При этом критерием решений сторон должна стать гарантированная доставка грузов в любую точку маршрута в определенный срок по приемлемой стоимости", — подчеркнул Юрий Меркулов.

"Укрзализныця" предложила дополнить ТМТМ участком Ильичевск-Паромная—Изюв/Ужгород/Чоп, при этом общее время доставки груза от границы с Китаем (без учета времени ожидания паромов) составит 11,2 суток. Скорость движения, обещаемая на украинской стороне — 550—730 км/сут., однако, как уточнил Юрий Меркулов, возможно и увеличение скоростного параметра. "В ТП на 2016 г. "Укрзализныця" заложила понижение на 60% к уровню 2015 г. ставок на перевозки контейнеров в составе контейнерного поезда по маршруту Ильичевск-Паромная—западные европейские погранпереходы, — сообщил спикер. — Мы постарались максимально приблизить тарифы к тарифам, которые установили казахские коллеги. Скорость движения поезда по сети "Укрзализныци" с учетом добавления групп вагонов с контейнерами по станциям Одесса-Застава, Казатин-1 (пункты концентрации поездов для наполнения потоков для перевозки по маршрутам "Викинг", "Зубр", а также для перевозки по территории Украины на внутренние станции) — 880 км/сут., причем для прямых поездов "Укрзализныця" готова повысить скорость перевозок (с учетом проведения таможенных процедур в порту и на внешних сухопутных границах) до 1,5 тыс. км/сут.". Для сравнения: технологические скорости, выставленные железнодорожными администрациями-участницами проекта ТМТМ, составляют: ГЖД — 180 км/сут., АЖД — 450 км/сут., КТЖ — 1050 км/сут. "Мы заинтересованы в увеличении объемов перевозок с участием всех упомянутых стран; надеемся, что удастся привлечь клиентов к новому маршруту, загрузить и паромные переправы за счет железнодорожно-паромных грузов (сейчас здесь доминируют автопаромные грузы). Для успеха проекта нужны согласованные усилия всех участников как в железнодорожной, так и в морской перевозке", — резюмировал Юрий Меркулов. Таков, в целом, был лейтмотив проведенного форума.

КАТКЕВИЧ Галина

III МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

КИЕВСКАЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ

ЯРМАРКА

29 – 31 МАРТА 2016



МАШИНОСТРОЕНИЕ



МЕТАЛЛУРГИЯ. ЛИТЬЕ



**ОБРАБОТКА ПОВЕРХНОСТИ.
ЗАЩИТА ОТ КОРРОЗИИ**



**КОМПРЕССОРЫ. НАСОСЫ. АРМАТУРА.
ПРИВОДЫ. ДВИГАТЕЛИ**



**НЕМЕТАЛЛИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ
В ПРОМЫШЛЕННОСТИ**



**ДИАГНОСТИКА. КОНТРОЛЬ.
УПРАВЛЕНИЕ. АВТОМАТИЗАЦИЯ**



**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР**
УКРАИНА, КИЕВ, БРОВАРСКОЙ ПР-Т, 15
М "ПЕВОБЕРЕЖНАЯ"

☎ +38 044 201-11-65, 201-11-56
E-MAIL: ALEKK@IEC-EXPO.COM.UA,
MARIA@IEC-EXPO.COM.UA
WWW.IEC-EXPO.COM.UA

Организатор:



2й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ 2016

МОСТ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

11-13 МАЯ, СТАМБУЛ, ТУРЦИЯ
ОТЕЛЬ «BARCELO ERESIN TOPKAPI»



Стратегические направления развития транспорта в Украине

Глобализация мировой экономики обуславливает активизацию межгосударственных хозяйственных связей, многократно усиливая роль транспорта. С точки зрения географической перспективы эффективные перевозки способствуют выравниванию региональных диспропорций как между странами, так и на уровне Трансъевропейской транспортной сети (ТЕМ-Т). Это позволяет рассматривать транспортную систему в качестве важного фактора экономического роста, создания конкурентных преимуществ для национальных экономик в рамках мирового хозяйства, что особенно важно, учитывая интеграцию транспортных рынков в Европе и активизацию товарообмена между ЕС и Украиной.

Ратификация Украиной Соглашения об ассоциации с Европейским Союзом, помимо прочего, предусматривает имплементацию ряда законодательных актов ЕС. В связи с этим КМУ принял план мероприятий по имплементации директив, касающихся, в частности, и транспортной отрасли, а Мининфраструктуры разработало проекты стратегических планов развития отдельных видов транспорта до 2020 г., которые закладывают основу изменений в транспортной отрасли на следующие 5 лет. В частности, речь идет об основополагающих принципах, стратегических направлениях, целях и

задачах развития транспорта. Намечая такие далеко идущие цели, следует оценить стартовый потенциал транспортной отрасли Украины.

БЕРЕГ, ОТ КОТОРОГО МИНИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОКЛАДЫВАЕТ КУРС В БУДУЩЕЕ

Украина располагает разветвленной системой путей сообщения (рис. 1). Так, в 2014 г. (без учета временно оккупированной территории АПК, г. Севастополь и части зоны проведения АТО) протяженность автодорог составила более 163 тыс. км, из которых

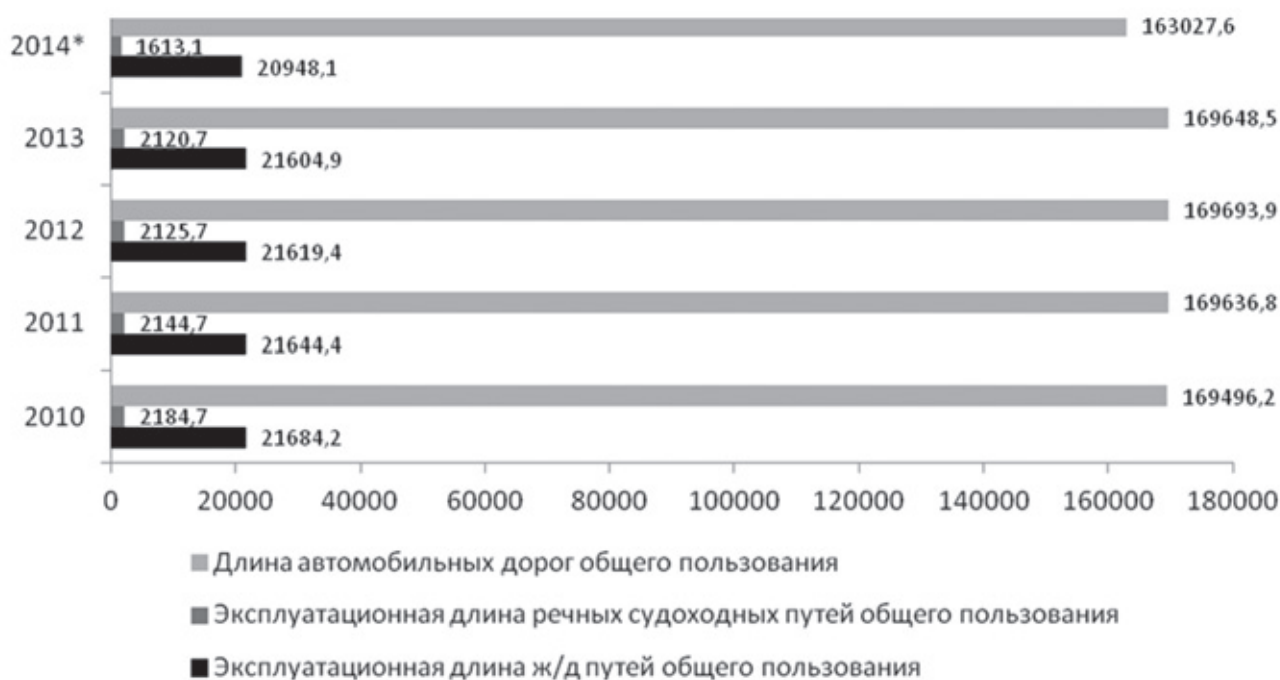


Рис. 1. Длина путей сообщения, км (2014 г. без учета временно оккупированной территории АРК и части зоны проведения АТО)

почти 98% с твердым покрытием. По плотности автомобильных дорог с твердым покрытием Украина занимает первое место среди стран СНГ.

Эксплуатационная длина ж/д путей общего пользования составила 20948,1 км, из которых 48% электрифицированы. По длине сети железных дорог Украина занимает третье место в Европе. Кроме того, роль железнодорожного транспорта в системе транспортных коммуникаций Украины усиливается и тем, что через территорию государства пролегают основные транспортные трансъевропейские коридоры: Восток—Запад, Балтика—Черное море. В частности, трансъевропейская железнодорожная магистраль E-30, берущая начало в Берлине, пересекает Украину по маршруту Мостиска—Львов—Киев и идет дальше до Москвы.

Общий состав инвентарного парка тягового подвижного состава составляет 3,9 тыс. ед., из которых 43,6% — магистральные электровозы, 17,9% — магистральные тепловозы и 35,9% — маневровые тепловозы.

Регулярные полеты между Украиной и странами мира в 1 полугодии 2015 г. осуществляли 8 отечественных авиакомпаний в 38 стран мира и 33 иностранных авиакомпании из 26 стран мира.

На внутренних регулярных линиях пассажирские перевозки между 8 городами Украины осуществляли 5 украинских авиакомпаний.

Перевозки грузов и почты выполняли 18 отечественных авиакомпаний, большая часть перевозок —

это перевозки чартерными рейсами в других государствах в рамках гуманитарных и миротворческих программ ООН, а также согласно контрактам и соглашениям с другими заказчиками. 79% общего объема перевозок выполнено АНТК "Антонов", авиакомпаниями "Максимус Эйрлайнс", "МАУ", "ЗетАвиа", "Урга" и "Украинские вертолеты".

Коммерческие рейсы отечественных и иностранных авиакомпаний обслуживали 20 украинских аэропортов.

ГП ОПР "Украэрорух" за 1 полугодие 2015 г. обслужило 107,2 тыс. полетов против 212,2 тыс. за соответствующий период 2014 г. Количество обслуженных полетов, выполненных самолетами и вертолетами авиакомпаний Украины, уменьшилось на 18,2%, иностранными авиакомпаниями — на 56,5%.

В аэропортах "Львов" и "Одесса" начался эксперимент по внедрению принципов режима "открытого неба".

19.09.2013 г. Украина получила 1 категорию FAA (Федеральной Авиационной Администрации США). На основании аудита FAA было установлено, что Украина соответствует всем нормам Международной организации гражданской авиации (ICAO).

Морехозяйственный комплекс Украины в Черноморско-Азовском бассейне включает 13 континентальных морских портов пропускной способностью 262 млн т в год.

Украина имеет достаточно высокий судоходный потенциал рек. Основными судоходными путями

остаются 3 судоходные реки — р. Днепр, р. Дунай и частично р. Южный Буг, две из которых входят в ТОП-5 крупнейших рек Европы. На судоходных реках Украины находится 16 речных портов и терминалов пропускной способностью 60 млн т в год.

От г. Киев до г. Херсон (825 км) р. Днепр относится к классу Vb водных путей с улучшенными характеристиками и шлюзами с максимальными размерами 270 м x 18 м с глубиной 3,65 м. Эта глубина подтверждена для основной части водного пути, за исключением участка г. Днепродзержинск—г. Днепропетровск, где глубина может уменьшаться до 3—3,2 м в периоды засухи.

Высота прохода под мостом в г. Черкассы ограничена до уровня 12 м (11 м во время высокой воды). Самые низкие мосты в Днепропетровске и Кременчуге имеют высоту 8,50 м, но эти мосты могут быть разведены.

К сожалению, характерными чертами сегодняшнего состояния деятельности транспортной отрасли Украины являются критический уровень финансового состояния и практически изношенный подвижной состав и материально-техническая база.

Абсолютное большинство тягового подвижного состава украинских железных дорог построено по техническим требованиям 60-х годов прошлого века и преимущественно почти отработало нормативный срок службы. Если магистральные электропоезда отработали нормативный срок службы на 71,6%, то магистральные тепловозы — на 99,4%, а маневровые тепловозы — на 91,3%.

Не лучше дела обстоят с парком вагонов — средний износ грузовых вагонов составляет 89,65%, в т.ч. полувагонов — 88,5%, зерновозов — 95%, цементовозов — 92,2%. Средний возраст всего парка пассажирских вагонов составляет 27,5 года при общем износе 86%. При этом 61,3% пассажирских вагонов используются уже более 28 лет.

Автодорожная сеть Украины имеет недостатки: качество дорожного покрытия неудовлетворительное, отрасль требует введения европейских стандартов строительства, ремонта и содержания дорог. Согласно отчету Всемирного экономического форума по глобальной конкурентоспособности-2014 качество дорог в Украине — одно из худших в мире: Украина занимает 139 место среди 144 стран. Для сравнения: Польша занимает 89 место (относительно со 105-м местом годом ранее), Грузия — 65. Только дороги в Молдове, Мозамбике, Ливии, Гвинее и Тиморе хуже дорог в Украине.

В сфере пассажирских автоперевозок имеется значительное количество малых перевозчиков с неоптимальной структурой парка автобусов (81,2% всего парка автобусов приходится на перевозчиков, которые владеют 1—5 автобусами), их транспортные средства — преимущественно устаревшие по конструкции, неэффективные, экологически опас-

ные. Кроме того, наличие нелегальных пассажирских перевозок искажает рынок, в частности под видом специальных регулярных и специальных нерегулярных перевозок.

На фоне сложной политико-экономической ситуации происходит стабильное падение спроса на авиационные перевозки, которое, с одной стороны, обусловлено падением покупательной способности населения, а, с другой — событиями как непосредственно в гражданской авиации, так и в стране: катастрофа Боинга-777 "Малайзийских авиалиний", аннексия Крыма со стороны РФ. Не работают аэропорты Донецка, Луганска, аэропорты Крыма оказались вне фактического контроля со стороны Украины, отечественные и иностранные авиакомпании сокращают количество рейсов на определенных маршрутах или вообще отменяют их, существенно уменьшается количество рейсов в воздушном пространстве Украины.

Украинское судостроение и торговый флот долгое время находятся в кризисном состоянии, отсутствует реализация мер поддержки отрасли со стороны государства. Судов под флагом Украины осталось не так и много. В период с 1993 г. по 2015 г. совокупный дедейт украинского торгового флота уменьшился в 13 раз и на сегодня составляет примерно 477 тыс. т (0,027% общего дедейта мирового флота).

В связи с аннексией Крыма Украина потеряла 5 морских портов. Однако следует отметить, что порты материковой Украины в 2014 г. смогли компенсировать потери, нарастить объемы грузооборота, в т.ч. и за счет грузопотоков, которые раньше шли через полуостров, учитывая, что удельный вес крымских морпортов в общем грузообороте в 2013 г. составлял всего лишь 7,65%.

Также не стоит сбрасывать со счетов высокий уровень конкуренции в Черноморском регионе. При этом наиболее развитый морской порт Украины — Одесса, уступает портам Новороссийск и Констанца по глубине акватории, длине причальной линии и наличию свободных зон. Аналогичная ситуация в портах "Южный", Ильичевск, Николаев и других украинских портах с еще более низкими показателями конкурентоспособности.

За последние годы внутренние водные пути украинских рек по показателю гарантированных глубин не полностью соответствуют требованиям безопасности судоходства. Регулярное водное сообщение с Беларусью в верхнем течении р. Днепр и р. Припять, движение по р. Десна практически прекратились, что связано с обмелением упомянутых рек в этом районе.

Кроме того, 20% ресурсного парка речных судов Украины непригодны к эксплуатации.

Все это нашло свое отражение в стремительном спаде объемов перевозок. Так, в 2014 г. по сравнению с 2013 г. грузооборот железнодорожного транспорта сократился на 4,5%, автомобильного — на 5,1%, авиа-

ционного — на 11,7%, а за 10 месяцев 2015 г. против января—октября 2014 г. сокращение соответственно составило 8,7%, 10,4% и 10,8%.

В 2014 г. предприятиями транспорта (без трубопроводного транспорта) перевезено 571,5 млн т грузов, а за 10 месяцев 2015 г. — 415,7 млн т (табл. 1).

Таблица 1. Объем перевозок в 2014—2015 гг.

	Перевезено грузов, млн т		Перевезено пассажиров*, млн чел.	
	2014 г.	10 мес. 2015 г.	2014 г.	10 мес. 2015 г.
Всего	571,5	415,7	3311,5	2229,8
железнодорожный	387,0	289,6	389,1**	328,0**
автомобильный	178,4	120,5	2915,3	1895,8
водный	6,0	5,5	0,6	0,5
авиационный	0,1	0,1	6,5	5,5

* без трамвайного, троллейбусного и метрополитеновского транспорта

** с учетом перевозок городской электрички

В структуре грузоперевозок наибольшая доля принадлежит железнодорожному транспорту, а по перевозкам пассажиров доминирует автомобильный транспорт (рис. 2).

Низкий уровень технико-технологических и экономических параметров большинства видов отечественных транспортных средств, который не соответствует международным стандартам, приводит к неизбежному проигрышу в мировой конкуренции на рынке транзитных услуг. Поэтому происходит экспансия иностранных транспортных и экспедиционных компаний на украинский рынок перевозок. Особенно остро указанная ситуация ощущается на морском и воздушном транспорте.

Следует также отметить, что в транспортной отрасли крайне неудовлетворительно решаются

вопросы приватизации, развития государственно-частного партнерства, привлечения инвестиций, технических инноваций и технологической модернизации, не удовлетворяются даже минимальные социальные нужды работников отрасли, разрушена система безопасности и контроля.

ПРЕГРАДЫ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО ПРЕОДОЛЕТЬ

Транспортная отрасль — очень сложная отрасль с множеством узкоспециализированных нюансов. В ней пересекаются многие интересы, так как транспорт обслуживает все отрасли экономики на различных этапах производства, распределения и потребления. Все это в совокупности очертило круг проблем, которые требуют незамедлительного решения.

► В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ И ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ:

— совершенствование системного подхода к государственному управлению отраслью; неопределенность стратегии и направлений развития в короткой, средней и долгосрочной перспективе;

— недостаточно прозрачные условия доступа к рынку услуг, накопление устаревших норм законодательства нерыночного характера;

— совершенствование системы эффективного государственного контроля и неотвратимости наказания, пересмотр штрафных санкций;

— слишком высокий уровень долгов для обслуживания строительства дорог, которое осуществлено в последние годы; хроническое недофинансирование дорожного хозяйства; устаревшая организационная схема управления автодорогами общего пользования;

— значительное количество малых перевозчиков с неоптимальной структурой парка автобусов;



Рис. 2. Структура грузовых и пассажирских перевозок в 2014 г.

— нехватка инвестиционных возможностей для инноваций и обновления парка, ограниченное бюджетное финансирование расходов, связанных с предоставлением общественных пассажирских услуг, требуют совершенствования процедуры проведения конкурсов и заключения договоров;

— наличие нелегальных пассажирских перевозок;

— статистика автоперевозок является неудовлетворительной из-за отсутствия ответственности перевозчиков за ее неподачу;

— теневые доходы и теневой рынок труда как результат значимости "серой" экономики;

— неудовлетворительный уровень безопасности движения, которая имеет тенденцию к ухудшению, низкая энергоэффективность транспортных процессов;

— несогласованность законодательства Украины с законодательством партнеров из Трансевропейской транспортной сети (ТЕМ-Т).

► В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ:

— высокая степень износа основных средств отрасли, в первую очередь — тягового подвижного состава;

— отсутствие конкуренции, а следовательно отсутствие у субъекта хозяйствования отрасли мотивации к повышению эффективности своей работы и качества услуг, расширению их перечня;

— жесткое государственное регулирование тарифов на железнодорожные перевозки, которое не позволяет своевременно реагировать на изменение ситуации на рынке транспортных услуг;

— значительная финансовая нагрузка "Укрзалізниця" социальными функциями государства (перевозки льготных категорий пассажиров, обязательства перевозить пассажиров в пригородном сообщении по тарифам, которые значительно ниже себестоимости);

— отсутствие государственных инвестиций в отрасль несмотря на положение ст. 10 действующего Закона Украины "О железнодорожном транспорте".

► В АВИАЦИОННОМ ТРАНСПОРТЕ:

— разрозненность существующих стратегических документов по развитию отрасли гражданской авиации и необходимость приведения основного авиационного законодательства Украины в соответствие с международным законодательством;

— необходимость усовершенствования модели государственного регулирования отрасли гражданской авиации, с четким разграничением функций и полномочий;

— необходимость создания равных и прозрачных условий для функционирования рынков авиационных перевозок, наземного обслуживания и других сопутствующих рынков, функционирующих в гражданской авиации, с целью развития конкуренции и качества услуг;

— неэффективное управление госимуществом, в частности аэропортов;

— медленное внедрение современных методов обеспечения и надзора за безопасностью полетов;

— слабая внешняя политика Украины по продвижению авиации собственного производства на внешние рынки;

— отсутствие механизмов для реализации государственно-частного партнерства;

— непрозрачность деятельности госорганов для заинтересованных предприятий и общественности.

► В МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ:

— получение Регистром судоходства Украины статуса классификационного общества, которое признается Европейской Комиссией по европейским актам;

— привлечение технической помощи, оказываемой в рамках реализации проектов ЕС и инструментов TAIEХ;

— содействие реализации комплексного подхода к морским вопросам и обеспечению обмена передовым опытом путем укрепления двустороннего диалога и выявления областей, представляющих взаимный интерес и выгоду для будущего сотрудничества на Черном море в контексте интегрированной морской политики ЕС;

— формирование государственной морской политики, которая способствовала бы дальнейшему укреплению позиций Украины как морского государства;

— повышение конкурентоспособности украинских морских портов путем проведения административной реформы и создания условий и механизмов для привлечения стратегических инвестиций;

— высокая степень износа основных средств государственных стивидорных компаний (80%) и дефицит мощностей для перевалки навалочных грузов;

— недостаточное финансирование развития инфраструктуры;

— необходимость разработки механизма реализации концессионных соглашений с учетом специфики функционирования и развития каждого конкретного порта;

— пересмотр и совершенствование портовой тарифной системы (разработка и внедрение современной методики формирования системы портовых тарифов и переход на новый базис взимания портовых сборов — валовую вместимость судна, определенную в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.);

— внедрение государственной политики по развитию Украины как транзитного государства на основе развития мультимодальности и логистических технологий;

— развитие законодательной базы, а также создание необходимых хозяйственно-правовых и таможенных условий для режима траншпипмента;

— гармонизация положений национального законодательства с положениями европейских актов по вопросам контроля государством порта и соответствия требованиям государства флага;

— обеспечение безопасности судоходства в отношении рисков грузовых морских перевозок, совершенствование и развитие соответствующей нормативной базы и приведение ее в соответствие с международными требованиями, оптимизация системы управления экологической безопасностью в морпортах и регулирования выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух;

— создание и надлежащее внедрение в Украине национального сегмента системы SafeSeaNet.

► НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ:

— отсутствие стратегических документов по развитию внутреннего водного транспорта;

— сокращение капитальных инвестиций в отрасль;

— высокий уровень износа основных средств речного транспорта, включая инфраструктуру портов и флот;

— недостаточное использование существующей пропускной способности ВВП;

— сокращение государственного финансирования, необходимого для содержания, обслуживания и модернизации водных путей, проведение дноуглубительных работ, ремонта шлюзов и т.п.;

— низкий уровень конкуренции.

КАК БУДЕМ ПЛЫТЬ К ЖЕЛАЕМОМУ БЕРЕГУ?

Во исполнение Стратегии устойчивого развития "Украина-2020" разработаны проекты стратегических планов развития отдельных видов транспорта на период до 2020 г., которые предполагают реализацию комплекса мер, направленных на допуск частного капитала и стимулирование конкуренции, внедрение стратегического планирования обеспечения развития транзитного потенциала Украины.

Проект стратегического плана развития **автомобильного транспорта и дорожного хозяйства**, в частности, предусматривает:

— модернизацию существующей системы управления состоянием автодорог;

— реконструкцию и/или техническое содержание автодорожной сети;

— эффективное управление использованием автомобильной сети;

— повышение уровня качества и безопасности услуг по перевозке пассажиров и грузов.

С этой целью ожидается разработка долгосрочных стратегических планов и поддержка создания комплексной системы управления автотранспортом и автодорогами, которая существует в ЕС. Комплексное управление автоперевозками включает управленческие технологии и меры по безопасности дорожного

движения. В случае разработки эффективной комплексной системы управления автоперевозками и ее внедрения ожидается сокращение расходов на движение транспорта и времени путешествия; эффективное предотвращение ДТП; совершенствование управления автодорогами благодаря новым управленческим технологиям.

Существующую систему финансирования предлагается изменить следующим образом:

— подавать стратегические, инновационные, экономически эффективные решения для инфраструктуры с привлечением регулярного и целевого финансирования. Так как существующая система финансирования ремонта, строительства и технического содержания дорог базируется на средствах госбюджета, предлагается создать Дорожный фонд с обязательными и исключительными функциями (строительство, ремонт и техническое содержание дорог), которые финансируются главным образом за счет акциза на топливо, на национальном (национальный дорожный фонд) и местном уровне (местный дорожный фонд). Внедрение Директивы 99/62/ЕС о взимании платы с крупнотоннажных грузовиков за использование определенной инфраструктуры принесет дополнительные поступления для содержания дорог (этот налог запланирован для грузовиков весом более 12 т;

— строить новые дороги по концессионным схемам. Существующий бюджет Укравтодора используется до 80% на выплату кредитов международных финансовых организаций, остающиеся 20% используются на техническое содержание дорог и оплату труда. Поэтому строительство новых дорог необходимо финансировать за счет других источников. Реформа активно рассматривает создание концессионных и платных дорог, когда в качестве альтернативы существуют бесплатные дороги.

В условиях тяжелого финансового состояния необходимо лучше использовать имеющиеся средства. Для автодорог это означает, что приоритетные работы, которые надо выбрать, должны опираться на транспортную модель и предусматривать новые строительные и эксплуатационные технологии, например, использование бетона. Бетонная технология для автодорог, как правило, имеет срок эксплуатации больше (12 лет эксплуатации асфальта против 30 лет бетона), а также гораздо меньшие затраты на техническое содержание. В качестве пилотного эксперимента такие дорожные работы (бетон) можно было бы начать вокруг одного порта, где имеют место значительные объемы перевозок зерна автотранспортом до порта. Стандарты строительства и эксплуатации дорог (ДБН) будут пересмотрены в соответствии с передовой практикой ЕС/ЕЭК ООН.

Предполагается реформировать существующую систему управления, которая реализуется Укравтодором, путем децентрализации системы управле-

ния автодорогами, распределения функций (заказ, выполнение, контроль), развития конкуренции, содействия автоматизации контроля.

В связи с этим предусматривается:

— оставить дороги национального значения в центральном управлении и передать местным органам власти управление местными дорогами (120 тыс. км);

— строительство и техническое содержание дорог будут переданы на тендер и будут выполняться частными компаниями. Такая же процедура будет использована для контроля и управления строительством и содержанием дорог;

— неэффективная и ненадежная (коррупционные вопросы) существующая система контроля (дорожные проверки) должна быть заменена автоматической системой взвешивания, которая будет направлять данные о внутренних автомобильных перевозках подразделению моделирования в Мининфраструктуры;

— создание Государственного реестра автоперевозчиков пассажирских и грузовых перевозок;

— механизм равноправного допуска к рынку автоперевозок будет базироваться на электронном процессе. При этом предприятие, которое выиграло тендер на маршрут/ы общественного транспорта, будет защищено от нарушения конкуренции "нелегальными" перевозчиками;

— специальным способом достижения баланса между пользователями грузовых перевозок автотранспортом и услугами транспортной сети будет разработка Закона Украины о мультимодальных перевозках, который будет включать стимулы для автомобильных перевозчиков;

— модернизация автотранспорта в Украине, а следовательно его конкурентоспособность, будет базироваться на внедрении и контроле выполнения соответствующих Директив и Регламентов ЕС.

Стратегические направления и цели развития **железнодорожного транспорта** базируются на положениях действующей Транспортной стратегии Украины на период до 2020 г. (приоритеты развития отрасли железнодорожного транспорта), Государственной целевой программы реформирования железнодорожного транспорта на 2010—2019 гг., а также взятых обязательств в части имплементации законодательства ЕС в рамках Соглашения об ассоциации.

Стратегическими направлениями развития железнодорожного транспорта являются:

— создание новой эффективной модели государственного управления и регулирования железнодорожным транспортом. Повышение эффективности и конкурентоспособности отрасли;

— создание европейской системы обеспечения безопасности перевозок на железных дорогах;

— обеспечение доступности и улучшение качества железнодорожных транспортных услуг;

— совершенствование логистических технологий и интеграция в международные транспортные системы.

Реализация стратегических направлений, предусмотренных проектом Стратегического плана развития железнодорожного транспорта на период до 2020 г., должна осуществляться в соответствии со стратегическими целями и задачами, основными из которых являются:

— реформирование системы государственного управления отраслью путем упорядочения полномочий органов, которые обеспечивают формирование и реализацию госполитики в отрасли, а также осуществляют госконтроль и определение функциональных обязанностей всех участников рынка в условиях создания ПАО "Украинская железная дорога";

— формирование принципов новой модели рынка железнодорожных перевозок, участников рынка, их прав и обязанностей, обеспечив создание конкурентной среды на рынке перевозок;

— образование вертикально-интегрированной системы управления внутри ПАО "Украинская железная дорога" с обеспечением организационного и финансового разделения оператора инфраструктуры и перевозчика внутри компании;

— внедрение европейских норм и стандартов допуска и работы на рынке железнодорожных перевозок, предусмотрев в т.ч. требования хорошей репутации, финансовой состоятельности, профессиональной компетентности персонала, наличие тягового подвижного состава;

— формирование новых принципов ценообразования на железнодорожном транспорте с учетом рыночных преобразований в отрасли и учитывая конкуренцию между видами транспорта;

— внедрение европейской системы управления безопасностью перевозок в отрасли с установлением процедур сертификации систем управления безопасностью и внедрение процедур и методов государственного надзора и контроля в соответствии с актами законодательства ЕС;

— законодательное урегулирование социальных пассажирских перевозок;

— определение стандартов (показателей) качества железнодорожных перевозок, в частности по обслуживанию инфраструктуры, а также грузовых и пассажирских перевозок, предусмотрев нормы доступности для пассажиров с ограниченными возможностями к железнодорожной инфраструктуре;

— внедрение технических стандартов функционирования железных дорог для обеспечения беспрепятственного интегрирования в международную транспортную систему;

— внедрение логистических технологий с учетом развития комбинированных перевозок и т.п.

Реализация задач Стратегического плана развития железнодорожного транспорта предусматривает следующие временные периоды:

— 1 этап (2015 г.—начало 2016 г.): разработка и утверждение нормативно-правовой базы для реформирования, образования ПАО "Украинская железная дорога", разделение функций хозяйственного и государственного управления отраслью, разделение финансовых потоков по видам деятельности, начало реформы тарифной системы;

— 2 этап (2016—2020 гг.): формирование вертикально-интегрированной системы управления (по видам деятельности) в ПАО "Украинская железная дорога", формирование единых правил деятельности для всех субъектов рынка железнодорожных перевозок, совершенствование тарифной политики, обеспечение свободного ценообразования в конкурентных секторах рынка транспортных услуг;

— 3 этап (после 2020 г.): продолжение структурных изменений, ликвидация перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, развитие конкуренции на рынке железнодорожных перевозок, ускорение развития конкуренции на рынке железнодорожных перевозок, создание предпосылок для повышения инвестиционной привлекательности отрасли, оказание поддержки для закупки подвижного состава, строительства объектов железнодорожного транспорта, имеющих социальное значение, и компенсации убытков, связанных с льготными перевозками пассажиров, повышение уровня использования транзитного потенциала государства, ускорение интеграции отечественного железнодорожного транспорта в европейскую и мировую транспортные системы.

Реализация Стратегического плана развития железнодорожного транспорта позволит обеспечить:

— для граждан — повышение качества железнодорожных транспортных услуг; обеспечение безопасности транспортировки; обеспечение высоких социальных стандартов общественных услуг, повышение качества труда железнодорожников;

— для субъектов предпринимательской деятельности — обеспечение прозрачности и недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре для пользователей различных форм собственности, формирование на железнодорожном транспорте современных рыночных отношений и повышение его конкурентоспособности, расширение возможностей предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта, повышение инвестиционной привлекательности предприятий железнодорожного транспорта;

— для государства — повышение эффективности системы государственного управления и регулирования, повышение уровня обеспечения экономической и оборонной безопасности государства, обеспечение эффективного управления имуществом предприятий железнодорожного транспорта и его развития, более полное использование транзитного потенциала Украины, ускорение темпов евроинтеграции Украины.

Согласно проекту Стратегического плана развития **авиационного транспорта** до 2020 г. стратегическими направлениями развития этого вида транспорта должны быть следующие:

— формирование государственной политики в сфере авиатранспорта, отвечающей национальным интересам;

— обеспечение населения доступными, качественными и безопасными услугами воздушных перевозок;

— реформирование системы управления сектором/аэропортами.

Реализация этих стратегических направлений развития авиационного транспорта в Украине предусматривает достижение соответствующих стратегических целей.

Относительно направления формирования госполитики в сфере авиатранспорта предполагается обновление/утверждение стратегических документов отрасли, внесение изменений в авиационное законодательство, активизация деятельности Украины на международной авиационной арене с целью увеличения объема перевозок пассажиров и грузов, в т.ч. транзитных.

Улучшение обеспечения населения доступными и качественными услугами воздушных перевозок должно базироваться на максимальной либерализации рынка авиаперевозок, создании условий для развития конкуренции, введении регулирования тарифов естественных монополий отрасли, развитию и модернизации инфраструктуры аэропортов Украины, развитию на базе ГП "Международный аэропорт "Борисполь" узлового терминала.

Реформирование системы управления сектором/аэропортами предполагается осуществить путем создания эффективной структуры управления отраслью, которая будет отвечать современным вызовам, четкого распределения полномочий между органами исполнительной власти, осуществляющими регулирование в области гражданской авиации, внедрения современных подходов к осуществлению надзора за безопасностью полетов и обеспечением авиационной безопасности.

Выполнение стратегического плана развития авиатранспорта в Украине, в частности, обеспечит достижение:

— развития внутренних и международных перевозок, стабилизацию и рост пассажиропотоков, в т.ч. трансферного;

— увеличения объемов частных инвестиций, выхода на отечественный рынок новых авиакомпаний, привлечения иностранных операторов управления аэропортами;

— утверждения и выполнения мероприятий Государственной программы по безопасности полетов;

— положительных результатов стандартизированных визитов авиационных экспертов Европейского Агентства по безопасности полетов; постепенного взаимного признания авиационных документов (сертификатов, лицензий и т.д.).

Стратегический план развития **морского транспорта** на период до 2020 г. согласно проекту имеет целью внедрение общегосударственной политики реформ и применение принципов хорошего управления, включая развитие институциональной способности и электронного управления, борьбу с коррупцией.

Для надлежащего развития морского транспорта до 2020 г., в частности, предполагается сосредоточить работу по следующим стратегическим направлениям:

— реформирование системы государственного управления отраслью посредством:

- совершенствования нормативно-правовой базы деятельности отрасли в части ослабления регуляторного давления и упрощения ведения бизнеса, а также внедрения принципов недискриминации;

- совершенствования государственного управления и борьбы с коррупцией;

— реализация эффективных форм ГЧП в портах и развитие стратегической портовой инфраструктуры, в частности:

- создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в развитие морских портов (определение перечня объектов портовой инфраструктуры, которые могут быть переданы инвестору, а также условий и задач по приватизации, концессии, ГЧП, аренде или любым другим формам привлечения инвестиций в порт);

- обеспечение надлежащего рабочего состояния и развития стратегических объектов портовой инфраструктуры, которые принадлежат к сфере ответственности государства (поддержка эксплуатационных глубин, создание глубоководного рейдового терминала в районе Очакова и Усть-Дунайска для донагрузки на рейде, создание механизма компенсации средств инвесторов сектора в объекты портовой инфраструктуры, которые принадлежат к сфере ответственности государства);

- совершенствование тарифной политики, операционной деятельности и упрощение контролирующих процедур в портах (внедрение современной методики формирования системы портовых тарифов на базе взимания ставок портовых сборов за валовую вместимость судна; совершенствование внутривортовой логистики, включая упрощение оформления судов, сокращение форм контроля, применяемых к грузам; гармонизация национального законодательства об электронном документообороте и защита информации);

— развитие электронного сообщества, упрощение контрольных процедур, создание благоприятных условий для бизнеса:

- совершенствование системы логистических связей между портом и видами транспорта (интеграция с внутренним водным транспортом и железной дорогой, совершенствование правового регулирования

развития траншпимента в Украине, упрощение правил перевозки грузов по территории Украины в координации с таможенной службой);

- внедрение на национальном уровне технологии "Единое окно — локальное решение" (внедрение информационных технологий путем внедрения ИСПС во всех морпортах Украины);

— повышение уровня безопасности мореплавания, развитие системы поиска и спасения, охраны окружающей среды:

- совершенствование работы системы обеспечения безопасности мореплавания Украины как морской державы и ее соответствия с международными стандартами и европейскими актами;

- обеспечение безопасности судоходства в отношении рисков грузовых морских перевозок;

- защита природной среды от негативных последствий функционирования морского транспорта.

Следствием эффективной реализации Стратегического плана развития морского транспорта должно стать укрепление позиций Украины как морской державы, увеличение объемов перевалки грузов в портах и инвестиций, повышение эффективности деятельности субъектов хозяйствования и привлечение дополнительных средств в бюджет, повышение уровня использования транзитного потенциала, увеличение объемов перевозок транзитных грузов морским транспортом, повышение эффективности контрольно-надзорных мероприятий по обеспечению безопасности на морском транспорте и минимизация уровня аварийности.

В конечном итоге достижение намеченных стратегических целей найдет свое отражение в увеличении грузопотока на 30 млн т, привлечении инвестиций в объеме \$2 млрд, росте транзитного грузопотока, ежегодном увеличении экономического эффекта от оптимизации логистики в портах, включении Украины в белый список Парижского Меморандума по контролю судов государством порта, уменьшении количества аварий на морском транспорте.

Согласно проекту Стратегического плана развития **речного транспорта** на период до 2020 г. стратегические направления его развития разграничены на краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные:

— краткосрочные (до 3-х лет):

- интеграция внутреннего водного транспорта в европейские ВВП;

- разработка и принятие плана вхождения украинских ВВП, в частности участков рек Днепр и Дунай, в систему Трансъевропейской транспортной сети TEN-T и расширение сети мультимодальных перевозок судами типа "река—море";

- принятие ВР Закона Украины "О внутреннем водном транспорте Украины";

- определение приоритетной номенклатуры грузов для перевозки речным транспортом;

- совершенствование Речной информационной службы;
- повышение уровня образования и квалификации специалистов судоходной и портовой отрасли;
- организация информационной и общественной поддержки возрождения речного судоходства в Украине;
- среднесрочные (до 5-ти лет):
- создание эффективной структуры управления отраслью;
- имплементация Директив и Регламентов ЕС на ВВП;
- создание при центральном органе исполнительной власти на транспорте специальных тренировочных центров для получения необходимой теоретической и практической подготовки по навигации на р. Днепр и ВВП Украины;
- долгосрочные (до 10-ти лет):
- разработка программы строительства национального речного флота с привлечением и использованием отечественных производственных мощностей;
- участие в реализации европейской инициативы возрождения речного пути E-40, который позволит использовать транзитный потенциал р. Днепр, соединив Черное и Балтийское моря;
- включение ВВП Украины в Трансъевропейскую транспортную сеть TEN-T.

Стратегия развития внутреннего водного транспорта Украины со временем должна стать составляющей действий интеграции европейского судоходства по ВВП — NAIADES. Она охватит следующие основные сферы: безопасность судоходства и охрана окружающей среды, рынок, инфраструктура, перевозки, занятость и образование, административный потенциал и т.п.

Стратегическое развитие внутреннего водного транспорта должно быть сфокусировано на законодательном обеспечении функционирования внутреннего водного транспорта и техническом развитии ВВП, модернизации речной инфраструктуры, поддержке необходимых глубин.

Традиционная система безопасности навигации будет заменена на панъевропейскую систему контроля навигации и управления транспортом на основе внедрения РИС. Управление системой будет работать в рамках Национального управления (Центр РИС). Система является отправной точкой для определения четких планов и процедур поисково-спасательных работ на ВВП.

Следствием реализации Стратегического плана развития речного транспорта в Украине будет создание рынка перевозок внутренним водным транспортом, развитие портовой инфраструктуры. Кроме того, будет обеспечено достижение соответствия речных портов основным европейским стандартам (Е-порт): номинальный грузооборот не менее 0,5 млн т в год, возможность обработки стандартных контейнеров и достаточное пространство, которое позволяет дальнейший рост взаимодополняющих структур, и развитая бизнес-промышленная зона рядом с портом.

Имея разветвленную транспортную инфраструктуру и находясь на перекрестке важнейших направлений мировой торговли между Европой, Азией и другими континентами, Украина имеет все предпосылки для устойчивого развития транспортной отрасли в рамках взвешенной государственной политики.

*СОЛОМКА Алексей,
к.т.н., доцент НУБиП*





Сфера автотранспорта в Украине будет соответствовать нормам ЕС

9.12.2015 г. законопроект "О приведении законодательства Украины в сфере автомобильного транспорта в соответствие с актами Европейского Союза" был рассмотрен и одобрен КМУ. Мининфраструктуры опубликовало детальную презентацию этого законопроекта. Прокомментировать этот законопроект мы попросили Ольгу Осипчук, руководителя практики международного и европейского права АО "IMG Partners".

Подписав Соглашение об ассоциации с ЕС, Украина обязалась гармонизировать свое законодательство с нормами Европейского Союза во многих сферах. Сфера транспорта в этом случае не является исключением.

К сожалению, на сегодняшний день достаточно много вопросов транспортной сферы в Украине регулируется по-другому, чем в ЕС, или не регулируется вообще. Еще 26.11.2014 г. КМУ принял соответствующее распоряжение № 1160-р, которым определил перечень актов законодательства ЕС, которые необходимо имплементировать в срок от 1 до 5 лет. Указанный перечень охватывает ДЕСЯТЬ регламентов и директив ЕС, касающихся основных транспортных вопросов, а именно установку и использование устройств ограничения скорости, установление максимально разрешенных размеров и веса, организацию рабочего времени водителей, квалификацию и периодическую подготовку водителей, проверку пригодности автомобилей и др.

Законопроект "О приведении законодательства Украины в сфере автомобильного транспорта в соответствие с актами Европейского Союза" вносит много изменений в перечень нормативно-правовых актов Украины. Учитывая это, давайте рассмотрим основные изменения, которые ждут транспортную отрасль.

Во-первых, вопрос допуска к рынку. Законопроект предлагает ввести обязательное лицензирование

внутренних и международных перевозок пассажиров и грузов. При этом решение о выдаче лицензии должно приниматься на основе следующих факторов:

- хорошая репутация перевозчика;
- устойчивое финансовое состояние;
- наличие компетентного управления.

Так, хорошая репутация предполагает отсутствие привлечения автомобильного перевозчика, руководителя, лица, ответственного за выполнение требований лицензионных условий, к ответственности в сфере автомобильного транспорта, а компетентное управление предполагает наличие сертификата профессиональной компетентности. Стоит отметить, что на сегодняшний день указанные выше факторы не учитываются при выдаче лицензии. В соответствии с Планом имплементации Регламента (ЕС) № 1071/2009 обязательное лицензирование на основе приведенных факторов для международных грузовых перевозок должно быть введено до 2017 г., а для внутренних грузовых перевозок — до 2021 г.

Кроме того, новеллой является процедура аннулирования лицензии в случае потери хорошей репутации. Также с 2017 г. должен быть введен электронный реестр перевозчиков, который обеспечит обмен данными с центральными органами исполнительной власти и в будущем с государствами-членами ЕС. В целом, установление указанных требований для получения лицензии и допуска к рынку является положительным, однако, по моему мнению, стоило бы более

подробно прописать конкретные критерии для предотвращения возможности злоупотребления органами власти.

Во-вторых, изменения коснутся вопросов режима труда и отдыха водителей. Основное нововведение будет касаться введения тахографов — приборов, которые регистрируют информацию о движении транспортных средств, а также режим работы и отдыха водителей. На сегодня тахографы необходимо использовать только в автобусах при осуществлении регулярных ночных рейсов и транспортных средствах, которые осуществляют международные перевозки. Более того, будет усилена ответственность за поездки без тахографов, за нарушение режима труда и отдыха водителей. Это, в свою очередь, позволит существенно повысить уровень безопасности на дорогах.

В-третьих, законопроект предусматривает установление ограничителей скорости на автобусах и грузовых автомобилях. Указанные положения соответствуют Директиве Совета 92/6/ЕЕС от 10.02.1992 г. по установке и использованию устройств ограничения скорости для определенных категорий механических средств в Сообществе. В частности, законопроект определяет максимальную скорость для грузовых автомобилей на уровне 90 км/ч, автобусов — 100 км/ч, школьных автобусов — 70 км/ч. На сегодня никаких положений об обязательном использовании подобных приборов в законодательстве Украины нет. Обязательность ограничителей скорости, без сомнения, необходима, ведь достаточно часто грузовые автомобили развивают такую скорость, которая несовместима с другими характеристиками их частей, в том числе таких, как тормозные системы и шины. А это, в свою очередь, создает потенциальную опасность. Установка ограничителей скорости будет происходить постепенно в течение 2015—2018 гг.

В-четвертых, законопроект регулирует вопросы безопасности конструкции и технического состояния транспортных средств. В ЕС указанные вопросы регулируются Директивой 2009/40/ЕС Европейского Парламента и Совета от 6.05.2009 г. о проверке пригодности к эксплуатации автомобилей и автоприцепов. Целью имплементации указанной Директивы в Украине является установление минимальных требований к системе периодической технической проверки пригодности к эксплуатации зарегистрированных автотранспортных средств. Так, принятие законопроекта обещает возвращение технического осмотра транспортных средств. Для автобусов международного движения его планируется ввести с 2017 г., для легковых автомобилей — с 2019 г., а для остального транспорта, в частности мотоциклетной техники — с 2022 г. В зависимости от типа транспортного средства, планируется, что техосмотр нужно будет проходить один раз в один—четыре года.

Новеллой является то, что техническое обслуживание и ремонт смогут проводить как государственные, так и частные учреждения. При этом, владелец не

теряет гарантию производителя, если ремонт выполнит неавторизованный ремонтник согласно требованиям информационного обеспечения производителя. По состоянию на сегодня этот вопрос в законодательстве Украины не определен. Указанная норма соответствует положениям законодательства ЕС и США, где проведение техосмотра является обычным действием, направленным на повышение безопасности дорожного движения. Однако в Украине к этому вопросу относятся двояко.

В-пятых, регулируется вопрос профессиональной компетентности. В ЕС этот вопрос урегулирован Директивой 2003/59/ЕС Европейского Парламента и Совета от 15.07.2003 г. о начальной квалификации и периодической подготовке водителей некоторых видов автомобильного транспорта для перевозки товаров или пассажиров. Целью имплементации этой Директивы является создание системы периодической подготовки водителей автотранспортных средств для оказания услуг по перевозке пассажиров и грузов по вопросам правового обеспечения предоставления услуг. Таким образом, проект предлагает ввести специальное обучение руководителей и менеджеров по вопросам перевозок (для всех транспортных средств), которое будет проводиться 1 раз в 10 лет, а по вопросам безопасности — 1 раз в 3 года. Более того, обязательным будет проведение специального обучения водителей 1 раз в 5 лет и получение свидетельства профессиональной компетентности.

В-шестых, законопроектом предлагаются некоторые нормы, касающиеся регулирования сферы общественного транспорта. Так, муниципальные и частные перевозчики будут обязаны заключать договоры с местными органами власти, где будут определены все условия перевозки, в частности обоснованность расходов и их распределение; уровень прибыли и тариф; публичность компенсационных выплат. Такие соглашения будут заключаться на срок до 10 лет с возможностью продления до 50% при наличии инвестирования в обновление автопарка. Еще одно положение — это пересмотр тарифов. Так, тарифы смогут пересматриваться только при изменении условий производственной деятельности по не зависящим от перевозчиков причинам, по результатам обследования пассажиропотоков, которые обеспечивают организаторы перевозок. Сейчас положения, которые предусматривают основания для пересмотра тарифов, отсутствуют.

В целом, данный проект закона совершенствует транспортное законодательство Украины и способствует повышению уровня безопасности перевозок. В свою очередь, отдельная часть норм, в частности относительно применения электронных реестров и электронных систем безопасности будет способствовать уменьшению уровня коррупции и повышению социальных стандартов. Однако есть отдельные вопросы, которые этим законопроектом так и не урегулированы, особенно, что касается прекращения нелегальных перевозок.



Опасные грузы: общие условия организации и осуществления перевозок

Опасные грузы — это грузы повышенной ответственности. Они состоят из пожароопасных, взрывоопасных, токсичных либо любых других веществ, способных причинить поправимый и непоправимый вред транспорту, персоналу или экологии в целом.

Под категорию опасных подходят грузы, содержащие яды, химикаты, токсичные вещества, ГСМ, газы и прочие вещества бытового и промышленного назначения. По глобальной классификации эти грузы могут быть наливными, сыпучими, паллетированными или изначально перевозимыми в своей таре.

Перевозят опасные грузы на специально подготовленном транспорте. Это железнодорожные вагоны различной конструкции, автоцистерны, контейнеровозы, флекситанки, танк-контейнеры. Выбор транспорта зависит от типа, объема груза и класса опасности. Во время погрузочных операций и перевозки опасных грузов строго соблюдаются меры предосторожности и специальные правила безопасности.

При погрузке, разгрузке и перевозке опасных грузов автотранспортом следует соблюдать ряд условий. Халатность в обращении с опасными грузами может привести к возникновению пожара, взрыву, повреждению транспортных средств, частичному или

полному уничтожению разных объектов, травмам и смерти людей или негативному воздействию на окружающую среду.

Согласно **ДСТУ 4500–3: 2006 Грузы опасные. Классификация**, существует 9 классов опасных грузов, перевозка каждого из которых имеет свои особенности:

- класс 1 — взрывчатые вещества и изделия;
- класс 2 — газы;
- класс 3 — легковоспламеняющиеся жидкости;
- класс 4 — легковоспламеняющиеся вещества и материалы;
- класс 5 — окисляющие вещества и органические пероксиды;
- класс 6 — ядовитые и инфекционные вещества;
- класс 7 — радиоактивные вещества;
- класс 8 — едкие и коррозионные вещества;
- класс 9 — вещества с относительно низкой опасностью.

В свою очередь, опасные грузы каждого класса в соответствии с их физико-химическими свойствами, видами и степенью опасности при транспортировании разделяются на подклассы, категории и группы, которые рассмотрены ниже.

Класс 1



Взрывчатые материалы, которые по своим свойствам могут взрываться, вызывать пожар со взрывчатым действием, а также устройства, содержащие взрывчатые вещества и средства взрывания, предназначенные для производства пиротехнического эффекта:

— подкласс 1.1 — взрывчатые и пиротехнические вещества и изделия с опасностью взрыва массой, когда взрыв мгновенно охватывает весь груз;

— подкласс 1.2 — взрывчатые и пиротехнические вещества и изделия, не взрывающиеся массой;

— подкласс 1.3 — взрывчатые и пиротехнические вещества и изделия, обладающие опасностью возгорания с незначительным взрывчатым действием или без него;

— подкласс 1.4 — взрывчатые и пиротехнические вещества и изделия, представляющие незначительную опасность взрыва во время транспортировки только в случае воспламенения, не дающие разрушения устройств и упаковок;

— подкласс 1.5 — взрывчатые вещества с опасностью взрыва массой, которые настолько нечувствительны, что при транспортировании инициирование или переход от горения к детонации маловероятны;

— подкласс 1.6 — изделия, содержащие исключительно нечувствительные к детонации вещества, не взрывающиеся массой и характеризующиеся низкой вероятностью случайного инициирования.

Примечание. Взрывчатые смеси газов, паров и пыли не рассматриваются как взрывчатые вещества.

Класс 2



Газы сжатые, сжиженные охлаждением и растворенные под давлением, отвечающие хотя бы одному из следующих условий:

1) абсолютное давление паров при температуре 50°C равно или выше 3 кгс/см² (кПа);

2) критическая температура ниже 50°C. По физическому состоянию газы делятся на:

- сжатые, критическая температура которых ниже 10°C;

- сжиженные, критическая температура которых равна или выше 10°C, но ниже 70°C;

- сжиженные, критическая температура которых равна или выше 70°C;

- растворенные под давлением;

- сжиженные переохлаждением;

- аэрозоли и сжатые газы, попадающие под действие специальных предписаний;

— подкласс 2.1 — невоспламеняющиеся газы;

— подкласс 2.2 — невоспламеняющиеся ядовитые газы;

— подкласс 2.3 — легковоспламеняющиеся газы;

— подкласс 2.4 — легковоспламеняющиеся ядовитые газы;

— подкласс 2.5 — химически неустойчивые;

— подкласс 2.6 — химически неустойчивые ядовитые.

Класс 3



Легковоспламеняющиеся жидкости, смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии, которые выделяют легковоспламеняющиеся пары, имеющие температуру вспышки в закрытом тигле 61°C и ниже:

— подкласс 3.1 — легковоспламеняющиеся жидкости с низкой температурой вспышки и жидкости, имеющие температуру вспышки в закрытом тигле ниже минус 18°C, или имеющие температуру вспышки в сочетании с другими опасными свойствами, кроме легковоспламеняемости;

— подкласс 3.2 — легковоспламеняющиеся жидкости со средней температурой вспышки — жидкости с температурой вспышки в закрытом тигле от минус 18 до плюс 23°C;

— подкласс 3.3 — легковоспламеняющиеся жидкости с высокой температурой вспышки — жидкости с температурой вспышки от 23°C до 61°C включительно в закрытом тигле.



Класс 4



Легковоспламеняющиеся вещества и материалы (кроме классифицированных как взрывчатые), способные во время перевозки легко загораться от внешних источников воспламенения в результате трения, поглощения влаги, самопроизвольных химических превращений, а также при нагревании:

— подкласс 4.1 — легковоспламеняющиеся твердые вещества, способные легко воспламениться от кратковременного воздействия внешних источников воспламенения (искры, пламени или трения) и активно гореть;

— подкласс 4.2 — самовоспламеняющиеся вещества, которые в обычных условиях транспортирования могут самопроизвольно нагреваться и воспламеняться;

— подкласс 4.3 — вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой.

Класс 5



Окисляющие вещества и органические пероксиды, которые способны легко выделять кислород, поддерживать горение, а также могут в соответствующих условиях или в смеси с другими веществами вызвать самовоспламенение и взрыв:

— подкласс 5.1 — окисляющие вещества, которые сами по себе не горючие, но способствуют легкой воспламеняемости других веществ и выделяют кислород при горении, тем самым увеличивая интенсивность огня;

— подкласс 5.2 — органические пероксиды, которые в большинстве случаев горючие, могут действовать как окисляющие вещества и опасно взаимодействовать с другими веществами. Многие из них легко загораются и чувствительны к удару и трению.

Класс 6



Ядовитые и инфекционные вещества, способные вызывать смерть, отравление или заболевание при попадании внутрь организма или при соприкосновении с кожей и слизистой оболочкой:

— подкласс 6.1 — ядовитые (токсичные) вещества, способные вызвать отравление при вдыхании (паров, пыли), попадании внутрь или контакте с кожей;

— подкласс 6.2 — вещества и материалы, содержащие болезнетворные микроорганизмы, опасные для людей и животных.

Класс 7



Радиоактивные вещества с удельной активностью более 70 кБк/кг (2 нКи/г).

Класс 8



Едкие и коррозионные вещества, которые вызывают повреждение кожи, поражение слизистых оболочек глаз и дыхательных путей, коррозию металлов и повреждения транспортных средств, сооружений или грузов, а также могут вызывать пожар при взаимодействии с органическими материалами или некоторыми химическими веществами:

— подкласс 8.1 — кислоты;

— подкласс 8.2 — щелочи;

— подкласс 8.3 — разные едкие и коррозионные вещества.

Класс 9



Вещества с относительно низкой опасностью при транспортировании, не отнесенные ни к одному из предыдущих классов, но требующие применения к ним определенных правил перевозки и хранения:

— подкласс 9.1 — твердые и жидкие горючие вещества и материалы, которые по своим свойствам не относятся к 3 и 4 классам, но при определенных

условиях могут быть опасными в пожарном отношении (горючие жидкости с температурой вспышки от 61°C до 100°C в закрытом сосуде, волокна и другие аналогичные материалы);

— подкласс 9.2 — вещества, становящиеся едкими и коррозионными при определенных условиях.

ОСОБЕННОСТИ ПОЛУЧЕНИЯ ЛИЦЕНЗИИ НА ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Первым делом, следует отметить, что Закон Украины от 19.10.2010 г. № 2608-VI "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно ограничения государственного регулирования хозяйственной деятельности" отменил лицензирование грузовых перевозок в Украине. Однако перевозка опасных грузов автотранспортом подлежит лицензированию. В случае транспортировки опасных грузов для личных нужд юридических и физических лиц лицензия не нужна.

Для получения лицензии понадобятся следующие документы:

- выписка из ЕГРПОУ;
- копия справки из ДСТУ;
- копия устава;
- копии техпаспортов на ТС;
- в случае аренды автомобиля — копия договора аренды и копия временного талона;
- договор с автотранспортным предприятием о материально-техническом обеспечении, а также данные о материально-технической базе;
- информация о водителе (водительское удостоверение, медицинская справка, трудовой договор, свидетельство, которое подтверждает уровень подготовки водителя, выполняющего транспортировку опасных грузов);
- документы о страховании водителя и транспортного средства;
- свидетельство на ТС о его допуске к перевозке определенных опасных грузов.

Полученная лицензия на перевозку опасных грузов действует бессрочно.

Оформлять лицензию перевозчик может напрямую через территориальные отделения Укртрансинспекции.

За получение лицензии придется обязательно заплатить государственную пошлину.

Если перевозчик хочет получить лицензию на международные перевозки опасных грузов, ему придется 3 года осуществлять внутренние перевозки (по Украине).

ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА

Поскольку перевозка груза небезопасна, персонал должен пройти специальное обучение, после которого он получит свидетельство о допуске к перевозке опасных грузов (ДОПОГ-свидетельство).

Перевозчик должен выбрать водителей для перевозки опасных грузов, а также назначить уполномо-

ченных по вопросам безопасности перевозки опасных грузов. Именно эти люди и должны проходить специальное обучение.

Подготовка проводится в специальных учебных центрах, определенных МВД Украины. К этому обучению допускаются водители, имеющие украинскую прописку и общий стаж работы более 3 лет. Стаж должен быть подтвержден записями в трудовой книжке.

Курс подготовки уполномоченных по вопросам безопасности при перевозке опасных грузов, которые должны иметь диплом о высшем образовании, и водителей по перевозке опасных грузов длится в среднем 2 недели (переподготовки — 5 рабочих дней).

Курс подготовки включает рассмотрение следующих вопросов:

- основные нормативные документы, регламентирующие процесс перевозки опасных грузов;
- негативное влияние опасных грузов на окружающую среду;
- меры безопасности при возникновении различных опасных ситуаций;
- порядок действий в случае аварий или чрезвычайных происшествий (предоставление первой медицинской помощи, обеспечение безопасности участников дорожного движения и т.п.);
- назначение и использование техоснащения автомобилей, транспортирующих опасные грузы;
- прочие вопросы.

Водители, осуществляющие перевозку взрывчатых веществ и изделий, а также радиоактивных материалов (соответственно, 1 и 7 класса опасности), помимо основного курса, проходят еще специализированный курс, который более детально рассматривает особенности работы с данными грузами.

Водителю после окончания курса подготовки и сдачи экзамена выдается свидетельство о допуске к перевозке опасных грузов (ДОПОГ-свидетельство). Именно оно и позволяет управлять автомобилем с опасным грузом. Срок действия этого свидетельства составляет 5 лет.

ПОДГОТОВКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Автомобили также следует подготовить к перевозке опасных грузов. Их необходимо укомплектовать ADR-комплектom, прикрепить информационные таблицы опасного груза, а также знаки-табло опасности.

Если перевозчик планирует транспортировать взрывчатые вещества и опасные грузы в цистернах, то ему понадобятся специализированные транспортные средства. В остальных случаях опасные грузы перевозятся обычным подвижным составом.

Транспортные средства обязательно должны быть укомплектованы набором инструментов для аварий-



ного ремонта, средствами пожаротушения, знаком аварийной остановки и противооткатными башмаками.

При перевозке взрывчатых и радиоактивных веществ и изделий необходимо получить в подразделении МВД свидетельство о допуске ТС к перевозке этого класса опасных грузов. Сотрудники подразделения МВД проверяют соответствие автомобилей установленным требованиям, комплектацию их дополнительным оборудованием, наличие маркировки и пригодность водителей к управлению ТС. Для получения этого свидетельства водителю понадобится пройти специальный курс обучения, о котором говорилось выше.

СОГЛАСОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНОГО ГРУЗА

Опасные грузы 1-го, 6-го и 7-го классов опасности могут перевозиться только по установленным маршрутам. Согласно ст. 8 Закона Украины "О перевозке опасных грузов" транспортная организация должна разработать и согласовать с подразделением МВД маршрут и режим транспортировки опасного груза.

Для получения согласования маршрута перевозчик подает в соответствующее подразделение такие документы:

- заявку с указанием маршрута движения, адреса и телефоны перевозчика, отправителя и получателя груза, его количество, фамилию уполномоченного и срок перевозки;
- ДОПОГ-свидетельство о подготовке водителей ТС, перевозящих опасные грузы;
- при необходимости свидетельство о допуске транспортных средств к перевозке некоторых опасных грузов;
- письменные инструкции;
- договор страхования ответственности субъектов перевозки на случай возникновения негативных последствий;
- прочие согласования или разрешения.

Согласование выдается на единократный проезд транспортного средства. При необходимости осуществления постоянных перевозок одного опасного груза по одному маршруту одним транспортным средством МВД может выдавать разрешение на несколько поездок, но не более чем на 3 месяца.

При разработке маршрута нужно, чтобы он по возможности не проходил через населенные пункты, вблизи крупных промышленных объектов, памятников архитектуры, учебных заведений, больниц, парков отдыха. На маршруте нужно указать места стоянки, заправки и допустимую скорость движения.

Подробная информация о нюансах обучения персонала, подготовки транспортных средств к перевозке опасных грузов и получения согласования приведена в Правилах перевозки опасных грузов (Приказ МВД от 26.07.2004 г. № 822).

НЕКОТОРЫЕ НЮАНСЫ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Как правило, опасные грузы сопровождаются экспедитором или специальным персоналом.

Груз должен предъявляться к перевозке в специальной таре в соответствии с установленными стандартами и техническими условиями. На таре должна быть соответствующая маркировка.

При погрузке-разгрузке опасных грузов большое внимание следует уделить средствам безопасности. Груз следует крепко закреплять и равномерно размещать в кузове.

Запрещается перевозить в кузове грузы, несовместимые по классу опасности.

Во время транспортировки запрещено кому-либо находиться в кузове автомобиля.

Водителю запрещено оставлять автомобиль с грузом без присмотра.

После разгрузки опасного груза получатель должен очистить, промыть или даже продезинфицировать кузов ТС.

*ДРОБОТ Юлия, АСМАП Украины,
подготовлено по материалам МВД Украины*

ГП «БЕРДЯНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ» предлагает к реализации транспортные средства

Автомобили:

ЗИЛ 4315, 1990 года выпуска,
ЗИЛ 43146, 1988 г.в.,
ЗИЛ ММЗ 4502, 1990 г.в.,

КрАЗ 250, 1993г.в.,
ВАЗ 2121, 1994 г.в.,
микроавтобус Toyota Hiace, 1990 г.в.,
микроавтобус Toyota Hiace, 1993 г.в.

Вся автотехника находится в нерабочем состоянии, требуется восстановительный ремонт.

Обращаться по телефонам: +38 (06153) 62-533, +38 (06153) 62-447.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XV ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

1-3 июня 2016



XV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«Черноморский регион: комплекс транспортных коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами»

СЕКЦИОННЫЕ ЗАСЕДАНИЯ:

- Формирование перспективной транспортной сети Черноморского региона
- Современные тенденции развития портов
- Направления развития портовых технологий перегрузочных работ и подъемно-транспортного оборудования
- Строительство, реконструкция, проектирование и техническая эксплуатация портовых и берегозащитных гидротехнических сооружений
- Транспортно-логистическая инфраструктура зернового рынка

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



BINSA

AsMAP UA

Транспорт

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР

PLASKE®
ПЛАСКЕ

Энергия движения

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ПОРТЫ
Украины

ОРГАНИЗАТОР

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com





ИАТА прогнозирует авиакомпаниям мира в 2016 г. рекордные прибыли



Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) ожидает увеличения совокупной прибыли авиакомпаний мира в 2016 г. на 10% — до рекордных \$36,3 млрд. При этом прогноз на т.г. улучшен до \$33 млрд (с июньских ожиданий на уровне \$29,3 млрд) — это также будет рекордным показателем.

ПРОГНОЗНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ АВИАКОМПАНИЙ МИРА В 2015—2016 ГГ.

Совокупная выручка авиакомпаний мира сократится в 2015 г. до \$710 млрд с \$758 млрд в 2014 г. под влиянием укрепления курса доллара США. В 2016 г. совокупная выручка повысится на 0,9% — до \$717 млрд. Это будет достигнуто практически полностью за счет роста выручки от пассажирских перевозок до \$533 млрд (по сравнению с \$525 млрд в 2015 г.). В то же время выручка от грузовых перевозок в 2016 г. снизится до \$50,8 млрд (с \$52,2 млрд по итогам 2015 г.).

Ожидается, что чистая прибыль в среднем по отрасли составит в 2015 г. \$9,31 в расчете на пассажира, а в 2016 г. поднимется до \$9,59 на пассажира.

IATA отмечает, что снижение цен на нефть оказывает поддержку росту прибыли авиакомпаний. Однако это положительное влияние на многих рынках будет в значительной степени компенсировано укреплением доллара.

Ожидается, что совокупная прибыль **авиакомпаний Северной Америки** в 2015 г. составит \$19,4 млрд, а в 2016 г. снизится до \$19,2 млрд. **Европейские авиаперевозчики** в 2015 г. получают прибыль в \$6,9 млрд, а в 2016 г. — \$8,5 млрд. Для **компаний Азиатско-Тихоокеанского региона** данные показатели составляют соответственно \$5,8 млрд и \$6,6 млрд, **Ближнего Востока** — \$1,4 млрд и \$1,7 млрд.

Между тем, перевозчики **Латинской Америки** в т.г. получают убыток в размере около \$0,3 млрд, хотя в 2016 г. ожидается их выход на прибыльный уровень — в совокупности \$0,4 млрд. Африканские авиакомпании сократят суммарный убыток с \$0,3 млрд в 2015 г. до \$0,1 млрд в 2016 г., сообщают *Вести*.

Спрос на пассажирские авиаперевозки по прогнозам IATA вырастет в 2016 г. на 6,9% — до 3,8 млрд чел. (после повышения на 6,7% в 2015 г.). Мощности по перевозке пассажиров увеличатся на 7,1% (по сравнению с 5,5%-ным ростом в т.г.).

Как ожидается, в 2015 г. будет зафиксирована рекордная загруженность рейсов — 80,6%, однако в 2016 г. этот показатель снизится до 80,4%.

Спрос на грузовые авиаперевозки в мире в 2016 г. возрастет на 3% — до 52,7 млн т (после подъема на 1,9% в 2015 г.).

В 2015 Г. УКРАИНСКАЯ АВИАЦИЯ НАЧАЛА ПОКАЗЫВАТЬ ПЕРВЫЕ ПРИЗНАКИ ОЖИВЛЕНИЯ

В 2015 г. украинская авиация, несмотря на девальвацию и вызванное этим гривневое подорожание авиабилетов, начала показывать первые признаки оживления. Авиакомпании начинают понемногу наращивать не только пассажиропотоки, но и среднюю загрузку своих самолетов.

По итогам 3 кварталов 2015 г. украинские авиакомпании перевезли 4,9 млн пассажиров (-5% к аналогичному периоду 2014 г.). При этом объем пассажиров на регулярных международных рейсах украинских авиакомпаний составил 3,1 млн человек (+2,2%). Также авиакомпаниям удалось нарастить показатель загрузки на международных регулярных рейсах украинских авиакомпаний. Если в январе—сентябре 2014 г. им удавалось загрузить самолеты на 72,9%, то за 9 месяцев т.г. — на 80,1%, сообщает *РБК-Украина*.

Как отмечают эксперты, показатели загрузки удалось улучшить благодаря оптимизации операционной деятельности авиакомпаний.

Главным двигателем развития рынка в настоящее время является "МАУ", которая задает общую динамику. По словам президента "МАУ" Ю. Мирошникова, за 9 месяцев т.г. крупнейшая украинская авиакомпания перевезла на 26% больше пассажиров, чем за 9 месяцев 2014 г. При этом парк воздушных судов сократился с 37 до 31. Это говорит о том, что "МАУ" на одном самолете выполняет больше рейсов, чем ранее.

Загрузка регулярных пассажирских рейсов украинских авиакомпаний, %*

Авиакомпания	Международные перевозки		Внутренние перевозки	
	январь—сентябрь 2014 г.	январь—сентябрь 2015 г.	январь-сентябрь 2014 г.	январь-сентябрь 2015 г.
Всего	72,9	80,1	64,0	71,1
Wizz Air Ukraine	84,2	82,2		
"Днепроавиа"	73,3	76,7	58,1	66,7
"МАУ"	71,4	80,1	69,5	75,3
"Мотор Сич"	55,6	73,3	42,4	41,4
Windrose	71,2	85,4		
UM Air	47,6	65,1		
"Угра"			65,4	
"ЮТэйр-Украина"	69,2	92,2	56,4	
YanAir	54,8	80,3	61,6	55,6

*РБК-Украина по данным Госавиаслужбы

Операционная прибыль в январе—сентябре 2015 г. составила \$12,54 млн, тогда как за аналогичный период 2014 г. у "МАУ" был операционный убыток в размере \$55,57 млн.

По мнению и.д. авиакомпании "Аэроджет" А. Мазуренко, в 2015 г. с рынка ушли несколько авиакомпаний других стран, потому доля загрузки пассажирских перевозок именно у украинских перевозчиков выросла. В то же время большинство опрошенных РБК-Украина участников авиарынка причиной восстановления пассажиропотока отечественных авиакомпаний называют рост спроса на перелеты через Украину со стороны транзитных пассажиров.

"При серьезном падении доходов населения Украины объемы пассажиропотока можно поднять только транзитом", — отмечает экс-председатель Госавиаслужбы Д. Антонюк.

По словам экспертов, международный трансфер — это дополнительный пассажиропоток, которого не коснулась рецессия в Украине и благодаря которому авиакомпания "МАУ" повышает загрузку своих рейсов.

Транзитных пассажиров Украина привлекает низкими валютными ценами на авиаперелеты. По словам пресс-секретаря "МАУ" Е. Сацкой, в 2015 г. в среднем на всей сети маршрутов "МАУ" (международные, внутренние, дальнемагистральные рейсы) цены снизились, по сравнению с предыдущим годом, на 23%, или на \$105.

"Иностранцы отреагировали на снижение цены и проголосовали за нас. При этом пассажиропоток наших соотечественников практически не упал — те же, что летали раньше, летают и сейчас. Поэтому в

целом показатели выросли", — объясняет она. Также Е. Сацкая отмечает, что в структуре пассажиропотока авиакомпании иностранцы составляют 63%, остальные — украинцы.

Согласно данным Госслужбы статистики Украины, в январе—ноябре 2015 г. всеми украинскими авиакомпаниями было перевезено 5,9 млн чел. (-2,9 к аналогичному периоду 2014 г.). Причем разрыв по сравнению с объемами перевозок 2014 г. сокращается от месяца к месяцу. Так, за январь—октябрь было перевезено на 3,3% меньше к 10 месяцам 2014 г., в январе—сентябре — на 5,1% к 9 месяцам 2014 г., в январе—августе — на 7,1%, в январе—июле — на 7,6%, в январе—июне — на 8,5%, в январе—мае — на 10,2%, в январе—апреле — на 12,9%, в январе—марте — на 18,3%, в январе—феврале — на 23,5%, в январе — на 22,3%, соответственно по сравнению с аналогичными периодами 2014 г.

В Госавиаслужбе ожидают, что в целом за 2015 г. украинскими авиакомпаниями будет перевезено ориентировочно 6,2 млн человек. Вместе с тем, "учитывая политическую и экономическую ситуацию", в ведомстве отказались дать прогноз пассажиропотока на 2016 г.

Не исключено, что определенное влияние на пассажиропоток украинских авиакомпаний в 2016 г. окажет отмена визового режима с ЕС (окончательное решение Совета Европы и Европарламента должно быть принято по этому вопросу не позднее июля 2016 г.).

Отмена виз может стать мощным сигналом крупнейшим европейским лоукостерам зайти в Украину.





АГРО-ЛОГИСТИКА

1-3 июня 2016

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ОДЕССА

В РАМКАХ XV МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ-КОНФЕРЕНЦИИ

Интер-ТРАНСПОРТ



ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ:

- ◆ Строительство элеваторных мощностей
- ◆ Элеваторное оборудование
- ◆ Перевалочные комплексы. Элеваторы
- ◆ Комплексные логистические услуги
- ◆ Технологии, оборудование и автоматизированные системы транспортировки
- ◆ Подвижной состав
- ◆ Автотранспортные средства
- ◆ Международные торговые дома
- ◆ Судходные компании
- ◆ Современные транспортные решения
- ◆ Освидетельствование грузов
- ◆ Таможенно-лицензионные услуги
- ◆ Финансовые услуги
- ◆ Консалтинг

ОРГАНИЗАТОР
 ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
 Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91
 e-mail: nm@expo-odessa.com



WWW.EXPO-ODESSA.COM



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

события, факты и комментарии

Украинские порты на пути из Европы в Азию

В 2011 г., когда началось возрождение "Великого шелкового пути", Украина оказалась в стороне от глобальных евро-азиатских маршрутов. В то же время, несмотря на последствия экономического кризиса, снижение объемов контейнеров, в странах ЕС наблюдался рост перевозок грузов китайского направления, причем с перспективой его дальнейшего увеличения. Это и стало основным стимулом к созданию международного проекта "Новый шелковый путь", который предполагает северный и южный транспортные коридоры. В нынешнем году Украина предпринимает серьезные шаги для того, чтобы стать частью этого проекта.

Как отметил заместитель министра инфраструктуры Владимир Омелян, выступая на Международном форуме "Соединяя Европу и Азию: новый взгляд на формирование системы трансконтинентальных маршрутов" в Одессе: "Украина географически удачно расположена. Тем не менее, считая себя транзитной державой, ежегодно теряет 10—20% транзита. Мы хотим этот процесс остановить и повернуть его в противоположном направлении... Нам важно проложить маршрут между Китаем и ЕС. Мы должны создать в Украине такие условия, чтобы к нам пришли инвестиции... "Шелковый путь" — это не только транзит товаров, но и строительство инфраструктурных объектов, т.к. политика Китая направлена на то, чтобы создать инфраструктуру в тех странах, через которые проходит этот маршрут".

УЧАСТИЕ УКРАИНСКИХ ПОРТОВ В ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ПО "ШЕЛКОВОМУ ПУТИ"

Если северный коридор (через Россию и Беларусь) уже действует, то южный (Китай—Казахстан—Азербайджан—Грузия—Украина—ЕС) только формируется. Южный транспортный коридор будет базироваться на перспективах роста объемов перевозок грузов китайского направления по украинским железным дорогам и водным путям. Руководство Министерства инфраструктуры поставило глобальную задачу — транзит не должен уходить из Украины. Наоборот, для него необходимо создать комфортные условия.

Владимир Омелян отметил, что для Украины очень важно стать одним из транзитеров товаров из Китая в Европу. "Все страны, их правительства понимают, что Украина — одна из важнейших стран, через которую

можно организовать сообщение Китай—Западная Европа. Тем более, что с 1 января 2016 г. наша страна войдет в единое экономическое пространство с ЕС". По словам замминистра, маршрут Китай—Казахстан—Азербайджан—Грузия—Европа (через Каспийское и Черное моря) может быть конкурентным в сравнении с сухопутными маршрутами при условии согласования технологии организации контейнерного поезда, сокращения нахождения в пути следования, оптимизации стоимости перевозки, упрощения контрольных процедур.

"В последнее время Россия становится непредсказуемым партнером в экономических отношениях со странами. Поэтому для Украины, Казахстана, Грузии, Азербайджана очень удачный момент предложить достойную, прозрачную альтернативу доставки транзита из Европы в Азию", — подчеркнул заместитель министра.

Помимо сухопутного участка южного коридора, на участках которого предлагается задействовать контейнерные поезда "Викинг" (ЕС—Ильичевск) и "Номад экспресс" (Грузия—Азербайджан), планируется использование морского участка (Поти/Батуми—Ильичевск). В перевозках на морском участке Ильичевск—Батуми задействована система паромов международного сообщения, включая украинские суда. По расчетам время доставки грузов из Китая в Европу морским путем занимает полтора месяца.

Участие украинских портов в перевозке грузов по "Шелковому пути" делает необходимым условие их конкурентоспособности. В этом направлении, по словам заместителя министра инфраструктуры Николая Снитко, Мининфраструктуры сделало немало. Внесены изменения в законодательную базу. Упрощены контрольные процедуры в портах, внедрен электронный документооборот, отменены комиссии на приход и отход судна, дополнительное согласование с погранслужбой на вывоз грузов с территории портов и т.д. Все это позволило сократить время оформления грузов до 1 часа.

Как отметил Владимир Омелян: "Порты Ильичевск и Одесса — ключевые в налаживании маршрута "Великого шелкового пути". Они ключевые в подготовке всей логистики в Украине. Если эксперимент будет успешным, мы сможем перестроить работу всех украинских портов".

ПРОЕКТ МИС СВЯЖЕТ УКРАИНСКИЕ ПОРТЫ С КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Как известно, разработчики международной интермодальной системы (МИС, испанский вариант) как южного транзитного коридора Европа—Азия — доктор Энрике Моралес (Испания), профессор ОНМА Михаил Постан (Одесса, Украина), а также руководитель представительства в европейских странах СНГ "Казахстан Темир Жолы" Гайдар Абдикери-

мов (Казахстан) и представитель морского бизнеса Димитр Демиров (Болгария) предложили свой вариант южного транзитного коридора Европа—Азия. В нем задействованы базовые порты — Актау-Курык (Казахстан), Варна (Болгария), Валенсия (Испания), Одесса и Рени (Украина), страны Средиземноморья, реки — Дунай, Майн, Рейн.

Как рассказал Энрике Моралес, 25 февраля т.г. из китайского порта Ляньюньган на Алматы (Казахстан) отправился первый контейнерный поезд с грузами для стран Центральной Азии и Южной Европы. Начиная со второго полугодия т.г., началось регулярное движение контейнерных поездов в направлении СЭЗ "Хоргос"—Восточные ворота" (Казахстан).

По информации специалистов, "Казахстан Темир Жолы" будет доставлять грузы в морской порт Актау, далее — в страны Европы, Дунайского региона. Наличие на территории порта Актау зернового терминала мощностью 1,5 млн т зерновых в год позволяет использовать систему МИС для транспортировки в Европу казахстанского зерна и др. грузов.

Согласно проекту МИС грузы из Актау идут на Варну, а оттуда по регулярной контейнерной линии река—море траншипментом — в Одессу, Рени, далее в порты воднотранспортной речной магистрали Дунай—Майн—Рейн (Будапешт (Венгрия), Вена (Австрия), Дуйсбург (Германия), Гент (Бельгия) и обратно). Этот воднотранспортный путь охватывает 15 стран — Придунавье, Францию, Бельгию, Норвегию, Швейцарию и др. Разработчики интермодала МИС предполагают использовать его для транспортировки зерновых, навалочных, рудных, контейнерных, грузов в биг-бегах и др., а также тяжеловесных и длиномерных. Как в прямом, так и в обратном направлении планируется использовать суда типа река-море грузоподъемностью 5 тыс. т, а также универсальные и специализированные баржи, фидерный флот-конвой (длина — до 200 м, осадка — 2,5—4 м). Время доставки грузов из Актау в Будапешт — 25 судно/суток, из Актау в Вену — 28 судно/суток, Актау—Дуйсбург—Гент — 30 судно/суток.

В то же время интермодал МИС позволяет задействовать украинские порты Одесса и Рени для транспортировки по водным и железнодорожным путям зерновых, контейнерных, тарно-штучных и др. грузов, следующих как в восточном (Казахстан, Китай), так и в западном (Европа) направлениях. Это даст возможность разгрузить автодороги Украины, которые находятся в крайне изношенном состоянии. По оценкам экспертов, проект МИС разработан с учетом европейских стандартов и является логистической составляющей инновационных программ Евросоюза TEN-T MED transit, а также проектов Казахстана "101 пояс и один путь", "Великий шелковый путь".

Международный форум в Одессе, участниками которого были представители Казахстана, Венгрии, Польши, Азербайджана, Грузии и др. стран, еще раз



доказал, что эффективная организация международных перевозок между Европой и Азией является одной из основ стабильного развития мировых торгово-экономических отношений. Участие Украины в создании южного коридора "Великого шелкового пути" — шанс для возвращения утраченных транзитных грузопотоков, которые будут способствовать оживлению экономики страны, привлечению инвестиций для развития железнодорожной и портовой инфраструктуры, продвижению страны в европейское сотрудничество. Подписанные документы (Меморандум о сотрудничестве между МИУ и Китайской торговой палатой, Совместное заявление в области инфраструктурных перевозок грузов Украина—Казахстан, Меморандум о развитии международных интермодальных перевозок в направлении Азия—Европа—Азия,

а также Соглашение об информационном сотрудничестве) закрепили намерения стран-участниц южного коридора сотрудничать и развивать интермодальные перевозки в направлении Европа—Азия.

Что касается Европроекта МИС (испанский вариант), который разработан параллельно с другими проектами, то следует отметить эффективность предложенной схемы, предполагающей обеспечение интеграции морских, речных и железнодорожных перевозок (море—река—железная дорога), т.е. комбинированный тип транспортных услуг, повышающих привлекательность морских логистических цепочек по сравнению с исключительно дорожным транспортом, разгрузку автодорожной системы, дополнительные грузопотоки для Одесского и Ренийского портов.

ОВРУЦКАЯ Татьяна

Дноуглубление как фактор повышения эффективности украинских портов

Глава АМПУ Андрей Амелин рассказал о процессах дноуглубления в портах Украины и планах по дноуглублению в 2016 г.



— Зачем нужно дноуглубление и почему оно выгодно для государства?

— В первую очередь дноуглубление нужно разделить на две категории: эксплуатационное (поддержка уже созданных глубин) и капитальное.

Эксплуатационное дноуглубление обусловлено естественными процессами заиливания акватории. При этом в некоторых портах заиливание более сильное, к примеру, в речных портах на р. Дунай, в портах Азовского бассейна. В закрытых акваториях заиливание происходит менее интенсивно. Здесь мы работаем над тем, чтобы поддерживать необходимые глубины. Двумя важными аспектами, почему это необходимо, являются безопасность судоходства и финансовая составляющая. По финансовой составляющей — это вопрос размера судов, которые могут заходить в порт, а, соответственно, это и объемы перевалки.

По капитальному дноуглублению — это строительство новых акваторий или развитие существующих по увеличению осадок.

Украине принесет экономическую выгоду обеспечение судоходности каналов и расширение их возможностей. Как автодороги формируют экономику в сухопутной части страны, так каналы обеспечивают

функционирование экспортного потенциала страны. Без этих транспортных артерий развитие страны имеет ограниченные перспективы.

Дноуглубление как услуга не является функцией АМПУ. Функция АМПУ — организация дноуглубительных работ для поддержания глубин.

Живой интерес журналистов к вопросам дноуглубления, даже к группам грунтов, появился именно в условиях стабилизации работы по поддержанию глубин, которая была достигнута в 2015 г. Прошлый год был годом становления АМПУ как предприятия и только начал объединять все морские порты для решения единых задач. Для закрепления успехов по стабилизации работы по поддержанию глубин и разработки протоколов действий по обеспечению глубин создана служба подводных гидротехнических сооружений (СПГС), которая сформирована как производственное подразделение, способное выполнять общие задачи предприятия по поддержанию глубин. АМПУ является предприятием, обслуживающим морские водные пути, и по Закону Украины "О морских портах Украины" не имеет основной целью получение прибыли. Оно создает условия для получения прибыли субъектами хозяйственной деятельности, которые работают в морских портах.

— Расскажите, от чего зависит ценообразование на дноуглубление?

— Здесь много факторов, но основные — грунты, глубина, расстояние до свалок, куда вывозятся эти грунты, технология работы (есть три основных технологии дноуглубления). Помимо этого, на ценообразование влияют цены на топливо, зарплата, стоимость флота, который привлекается. Стоит отметить, что за последние 5 лет компании "качественно" убили весь государственный флот.

— В каких портах Украины проводится сейчас дноуглубление?

— По эксплуатационному дноуглублению. Уже проведено дноуглубление в Измаильском порту, очищен вход в затон, что дало возможность порту нарастить грузооборот. Сейчас пошли рекордные



показатели. Порт выполнил планы по перевалке грузов в сентябре. Дноуглубление дало возможность Измаильскому порту задействовать все причалы, как находящиеся на р. Дунай, так и находящиеся внутри затона.

В Белгород-Днестровском порту закончен контракт дноуглубления: в лиманной части изъят 800 тыс. куб. м грунта, в морской части — порядка 100 тыс. куб. м. К слову, Белгород-Днестровский порт не дноуглубляли с 2006 г., глубины уменьшились с паспортных 5,5 м до 2,8 м. На сегодня осадка поднята до 3,2 м, до конца т.г. будет объявлен новый конкурс по дноуглублению в порту, предполагается изъять еще 1 млн куб. м грунта в 2016 г. Вдобавок идет работа и в морской части порта. Из-за сложной гидрологии появляются "языки", которые убираются собственным судном. Осадка увеличилась с 3 м до 3,7 м.

В Ильичевском порту глубины находятся в рамках паспортных, однако еще необходимо изъять 24 тыс. куб. м. Но дело в том, что несколько раз тендер на данное углубление не проходил, так как объем работ небольшой и подрядчикам не интересно заходить "в процесс". Поэтому мы его сделаем либо своими силами, либо этот объем прибавим к другому тендеру.

В Одесском порту в т.г. АМПУ сделала собственными силами дноуглубление — изъят 24 тыс. куб. м.

В МТП "Южный" по эксплуатационному дноуглублению начал работу подрядчик (компания "ЛИГОС"), судно "Дунай" с тремя шаландами. Объем работ — 472 тыс. куб. м. Это чистка внутреннего канала в порту и практически по всей акватории.

Что касается Николаевского морпорта, то стоит сказать, что не состоялось два тендера на объем 170 тыс. куб. м (внутренний канал и частично под причалами). Мы планируем объединить это с БДЛК. Либо в январе—феврале 2016 г. выйдет из ремонта судно "Реон" и мы будем выполнять работы собственными силами.

В морском порту Октябрьск глубины удовлетворительны, аналогичная ситуация и по Херсонскому морпорту. В Скадовском порту в 2014 г. были проведены дноуглубительные работы и достигнуты глубины для того, чтобы заходили паромы. 9.12.2015 г. в порт из турецкого Зонгулдака зашел коммерческий паром. Это важная для нас отметка, и мы понимаем, что порт загрузить можно. В Скадовск заходят пока только турецкие паромы, но можно также привлечь небольшие автомобильные

паромы. Однако основное направление развития — это паромные перевозки, поскольку порт ограничен отсутствием железной дороги.

Что касается портов Азовского моря — Бердянского и Мариупольского — то в 2016 г. АМПУ объединила два филиала, объем дноуглубительных работ по контракту — 2,2 млн куб. м. Это сделано для того, чтобы привлечь иностранные дноуглубительные компании. К сожалению, иностранные компании не зашли на тендер из-за ситуации в зоне АТО в связи с тем, что страховые компании не дали страховку на работу в портах Азовского бассейна. По Бердянскому порту объем дноуглубления составляет 1,4 млн куб. м, а по Мариупольскому — 800 тыс. куб. м. На сегодняшний день работы по дноуглублению выполнены в объеме 1,1 млн куб. м по обоим портам (по Мариупольскому порту — 650 тыс. куб. м и 503 тыс. куб. м по Бердянскому порту), выполняет работы "Техморгидрострой Николаев".

По капитальному дноуглублению — это Одесский морской порт. В рамках строительства причала 1-Z будут осуществляться капитальное дноуглубление, строительство терминала вместе с Louis Dreyfus Commodities. В т.г. АМПУ прошла все этапы согласования и возобновила строительство. По контракту к концу лета 2016 г. будут завершены строительство причала и дноуглубительные работы на морской части. Совокупно инвестиции АМПУ по контракту составят 422 млн грн., инвестора — 906 млн грн.

— *Повлияла ли отмена проверки экобалласта на процесс судоходов?*

— Безусловно. Для иностранного судовладельца отмена любого нелогичного вида контроля, который подразумевал под собой дополнительные "неожиданные" расходы — это уже большой плюс в маркетинговой привлекательности морских портов Украины.

РОСЛИК Инна



Международные морские перевозки: современные тенденции в украинском праве

Морские перевозки — это важнейшая часть работы морского транспорта, но не единственный предмет его занятий. Имеется много вспомогательных транспортных функций, которые оформляются при помощи специальных вспомогательных транспортных договоров. Например, транспортное экспедирование. Функции экспедитора часто выполняют лица, занимающиеся перевозками, и, наоборот, экспедиторы могут приобретать морские суда и заниматься перевозками. Перевозки грузов можно разделить на перевозки почты и перевозки прочих грузов. Функции экспедиторов в отношении почты выполняют организации связи. Прочими грузами занимаются транспортные экспедиторы. Перевозчик и грузовладелец могут заключить долгосрочный договор об организации перевозки грузов (навигационный договор). Морские перевозчики могут заключать договоры с перевозчиками других видов транспорта, например, узловые соглашения с предприятиями железнодорожного транспорта.

Особое значение для организации морской перевозки и ее выполнения имеют портовые услуги, в частности услуги, которые оплачиваются портовыми сборами. Технологически можно выделить три этапа морской перевозки: начальный, основной и конечный. Основным этапом — это переход судна из порта отправления в порт назначения и все связанное с этой операцией. В настоящей статье мы особое внимание уделяем рассмотрению начального этапа, который завершается отходом судна из порта отправления. На начальном этапе производится погрузка груза или посадка пассажиров, а в порту назначения производится выгрузка груза и передача его получателю, высадка пассажиров и все связанное с этой операцией. В порту, таким образом, производится обработка и обслуживание судов, что вначале предполагает предъявление груза к перевозке, например, если речь идет о перевозке груза, оказании услуг пассажирам на морском вокзале, в частности принятии багажа на хранение, если начинается пассажирская перевозка. Однако нельзя не осветить и детали основного этапа морской перевозки, который можно трактовать как перевозку в собственном, узком смысле.

Разумеется, морские перевозки подразделяются, главным образом, на перевозки грузов и пассажиров. Хотя не все так просто и в этом, казалось бы, простейшем отношении. Правовые нормы и практика перевозок позволяют выделять в отдельную категорию грузов багаж. Договор перевозки пассажира часто тесно связан с договором перевозки багажа.

Дальнейшее углубление международного разделения труда и формирование транснациональных корпораций привело к значительным изменениям в торговом мореплавании. Эти процессы привели к возникновению торгово-промышленного судоходства как особой формы организации движения морских судов. На организацию морских перевозок огромное влияние оказала контейнеризация торговли и развитие техники и технологии контейнерных перевозок. Все большее развитие получают смешанные перевозки с участием морского, внутреннего водного (речного), автомобильного, железнодорожного, воздушного транспорта, что повышает значение транспортного экспедирования и вызывает к жизни новые технологии доставки грузов, например, "от двери до двери", "точно в срок" и т.п.

ТИПЫ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Для понимания предмета настоящего краткого исследования, думается, следует уделить некоторое внимание основному этапу перевозки, без чего было бы непонятно дальнейшее изложение, то есть этапу, который и называется, собственно, перевозкой. Можно выделить следующие типы (виды) морских перевозок:

- прямые перевозки — это перевозки несколькими перевозчиками одного вида транспорта по единому документу;
- траншипмент — это перевозка груза с перевалкой на другое судно (перевозка несколькими судами по единому транспортному документу);
- международные перевозки — перевозки между портами нескольких государств;



— каботажные перевозки — перевозки между портами одного и того же государства, в том числе большой каботаж, если морское судно выходит за пределы территориального моря этого государства;

— фидерные перевозки — это перевозки грузов с целью группировки в партию или распределения грузов полной партии на несколько грузовых отправок;

— интермодальные перевозки — это перевозки грузов без проведения погрузочно-разгрузочных операций в одной и той же грузовой единице (например, в контейнере) несколькими видами транспорта в рамках транспортной цепи "от двери до двери";

— смешанные (комбинированные, мультимодальные) перевозки с участием морских судов — это перевозки несколькими видами транспорта по единому документу;

— круизные перевозки — перевозки, при которых морское судно возвращается в порт отправления после совершения рейса по определенному замкнутому маршруту.

Разумеется, важнейшим разделением морских перевозок на виды и разновидности является деление на морские пассажирские и грузовые перевозки. Однако и в этом отношении не все так просто. Очень часто осуществляются перевозки, которые можно назвать грузопассажирскими, то есть на судах соответствующего типа перевозятся не только пассажиры, но и грузы. В настоящее время — это, главным образом, автомобили. Более того, как мы уже отмечали, перевозка пассажиров, особенно на большие расстояния, сочетается с перевозкой багажа, который, несомненно, представляет собой груз.

Впрочем, в настоящей публикации мы подробнее остановимся на разделении морских перевозок на международные и каботажные, поскольку такая классификация морских перевозок имеет большое значение для налогообложения. Таким образом, главным предметом нашего исследования является международная перевозка морем грузов. В современном украинском праве происходят процессы, которые заставляют отказаться от классических представлений и толкований. Так, мы покажем, что вышеупомянутое определение международной морской перевозки уже далеко не соответствует реалиям, сложившимся в практике морского судоходства и бизнеса, а также в судебной практике.

НАЛОГОВЫЙ АСПЕКТ

Дело в том, что в соответствии со ст. 197 (9) Налогового кодекса Украины операции по оказанию услуг судам, осуществляющим международную перевозку, освобождаются от налогообложения. Таким образом, определение перевозки как международной влечет освобождение от налогообложения, в частности налогом на добавленную стоимость, портовых сборов, представляющих собой плату за портовые услуги. В соответствии со ст. 195 (1.3. "а") Налогового кодекса международной считается перевозка по единому меж-

дународному перевозочному документу, но это положение ограничивает свое действие именно этим подпунктом Налогового кодекса, так что к международной перевозке, предусмотренной в ст. 197, это определение не относится, хотя оно и достаточно рациональное.

Для определения международной морской перевозки, таким образом, необходимо обратиться к морскому праву. Исходя из положений ст.ст. 131, 132 Кодекса торгового мореплавания Украины, становится очевидным, что морские перевозки могут быть каботажными — это перевозки между украинскими портами и международными — это перевозки между портами Украины и иностранными портами.

В деле, которое было рассмотрено украинским судом, установлено, что в перевозочном документе место погрузки груза определялось как "безопасный порт Николаев", а место выгрузки — "одно безопасное место хранения на плаву, в Черном море, не в Черноморских проливах, в нейтральных водах, не на территории Российской Федерации". Следовательно, для выгрузки груза судно должно было выйти за пределы границы Украины. Однако и в большом каботаже морские суда выходят за границу государства и, не заходя в иностранный порт, вновь пересекают государственную границу в обратном направлении, заходя для выгрузки груза снова в украинские воды, в частности портовые. Поскольку дальнейший путь следования груза и пункт его назначения был неизвестен, суд применил такой дополнительный признак международной перевозки, как ставка портового сбора.

В Приложениях 2—6 к Порядку взимания и размеров ставок портовых сборов, утвержденному приказом Министерства инфраструктуры Украины "О портовых сборах" от 27.05.2013 г. № 316, портовые сборы подразделяются на сборы с судов заграничного плавания и сборы с судов каботажного плавания. Суд вполне основательно заключил, что, коль скоро морские перевозки подразделяются на перевозки каботажные и международные, то, соответственно, каботажные перевозки осуществляются каботажными судами, а международные — судами заграничного плавания. В упомянутом деле и целом ряде сходных дел на стороне налогоплательщика принимали участие наши адвокаты, так что попытка обобщения судебной практики предпринята нами исходя из дел, известных нам не понаслышке.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Представляется, что такое судебное решение, а именно: решение по делу № 915/1156/15 от 15.09.2015 Хозяйственного суда Николаевской области имеет важное значение прецедента в украинском морском праве. Таким образом, в нашей современной правовой доктрине можно в понятие международной морской перевозки ввести дополнительный признак: перевозка судами заграничного плавания.

Действительно, ведь имеет место строгая дихотомия: морская перевозка может быть либо между-

народной, либо каботажной, в том числе в большом каботаже. Как и в случае международной перевозки, перевозки в большом каботаже осуществляются с пересечением государственной границы. Международные морские перевозки отнюдь не всегда производятся в соответствии с единым транспортным документом, что характерно лишь для прямых и мультимодальных (смешанных) перевозок с участием морских судов. В то же время, если морское судно выполняет какую-то часть перевозки с уплатой портовых сборов по соответствующей ставке, так что судно в данном случае считается судном заграничного плавания, такая перевозка должна, в налоговых, по крайней мере, отношениях, считаться международной. Пока что довольно трудно предположить, насколько существенным это судебное решение может быть для морского права. Ведь оформление судов в большом каботаже производится подобно оформлению судов, совершающих международные перевозки. Возьмите следующий пример: судно, осуществляющее каботажную перевозку, зашло в иностранный порт, к примеру, в порт-убежище. Будет ли иметь место в данном случае международная перевозка? Думается, что, в принципе, ответ должен быть отрицательным, если не было выдачи груза в иностранном порту, ведь просто заход в иностранный порт отнюдь не имелся в виду при отправлении судна в рейс. В то же время, если груз был выгружен и пересек таможенную границу другого государства, то фактически перевозка была международной, хотя рейс остается классифицировать как каботажный. И, напротив, даже если местом назначения судна не является иностранный порт, но пересечение государственной границы судном предполагается, и морская перевозка оформлена и оплачена как перевозка судном заграничного плавания, такая перевозка вполне может считаться международной.

Если мы согласимся со строгим разделением перевозок на каботажные и международные, то можно пойти от противного в определении международной перевозки. Видимо, главное в определении каботажной перевозки — это то, что она выполняется в порт назначения, который является портом того же государства, что и порт отправления судна, так что при наличии вышеуказанных обстоятельств и без доказательства того, что портом назначения является порт того же государства, что и порт отправления, морская перевозка будет с полным основанием считаться международной.

Конечно, настоящее исследование, несмотря на его скромный объем, было бы не полным, если бы мы не рассмотрели фактор документального оформления морской перевозки. Ведь невозможно сбросить со счетов положение, содержащееся во втором абзаце ст. 195 (1.3. "а") Налогового кодекса Украины, а именно: "Для целей этого подпункта перевозка считается международной, если она осуществляется по единому международному перевозочному документу". Несомненно, что это положение относится к перевозке в целом, то есть в широ-

ком смысле, который не ограничивается перемещением в физическом пространстве из одного места в другое на транспортном средстве (морском судне, если речь о морских перевозках) некоторого предмета — груза, либо пассажира. Несмотря на формально ограниченную сферу действия, это положение содержит норму (ее часть), которая может быть весьма полезной для определения международной перевозки. Действительно, не вызывает сомнения, что международная перевозка должна осуществляться по международным правилам и оформляться соответствующими документами.

Скромный объем исследования не позволяет показать все разнообразие казусов, которые содержались в почти что десятке дел, которые были сходными в том отношении, что нам удалось доказать международный характер морских перевозок груза, соответственно, неправомочность начисления НДС на услуги, которые получают суда заграничного плавания. Во многих других отношениях обстоятельства были самые разнообразные, в частности, предметом выступали как экспортные, так и импортные операции. Кстати, в отношении понятия единого международного перевозочного документа имеется позиция Министерства инфраструктуры, которая выражена в письме "Относительно единого международного перевозочного документа для каждого вида перевозок и для каждого вида транспорта" от 19.09.2011 г. № 7885/11/10-11. В этом письме внимание сосредоточено на коносаменте, который, несомненно, таковым и является. Конечно, исчерпывающий перечень таких документов составить очень трудно, если вообще возможно. В упомянутых делах судом исследовались, например, грузовые ведомости (Cargo Manifest), упомянутые в качестве товарно-транспортного документа в ст. 9 Закона "О транспортно-экспедиторской деятельности" от 1.07.2004 г.

Не претендуя на истину в последней инстанции, можно предложить следующее определение международной морской перевозки груза: перевозка морским судном заграничного плавания грузов с пересечением таможенной границы государства отправления при невозможности установить, что пунктом назначения является место в пределах границ государства отправления, либо перевозка морским судном груза в порт или иной пункт в пределах таможенной границы государства, иного чем государство отправления, причем перевозка, подчиняющаяся международным морским правилам и оформленная надлежащим образом — это морская перевозка в международном сообщении. Вряд ли этим определением можно охватить все случаи жизни. Скорее оно относится к правомерной деятельности морского транспорта по международной перевозке грузов.

*МЕЛЬНИКОВ Николай,
партнер, Interlegal, Международная юри-
дическая служба, член LMAA и GMAA
ЛЕБЕДЕВ Вячеслав, консультант
Interlegal, Международная юридическая служба*



ПАО "Укрзализныця": итоги работы 2015 г. и перспективы на 2016 г.

Конец года стал для ПАО "Укрзализныця" богатым на события. Первое и самое знаковое — ведомство начало свою финансово-экономическую деятельность как ПАО "Украинская железная дорога". И.о. главы правления ПАО "Укрзализныця" Александр Завгородний отчитался о работе ведомства в 2015 г. и рассказал о перспективах на 2016 г. и почему железнодорожный монополист вынужден повышать тарифы на грузоперевозки.



РЕФОРМИРОВАНИЕ

На сегодняшний день мы наверстываем график, который был официально обозначен. Напомним, что 1.12.2015 г. ведомство начало свою финансово-экономическую деятельность как ПАО "Украинская железная дорога". Сегодня идет довольно сложный переходный период, мы в режиме online переводим работников из одного предприятия в другое. Пока все проходит без сбоев, за исключением некоторых технических моментов, связанных с продажей билетов через Интернет. Идет системное развитие начала работы нашего ПАО. Параллельно идут структурные изменения, и на сегодня уже имеется понимание полной структуры ведомства. Так, утверждена структура работы ПАО, которая предусматривает наличие операционных директоров, их 9 человек.

Уже подписан официальный приказ о создании мониторингового совета, который будет контролировать прозрачность операций по закупке матери-

альных ресурсов. В его состав вошли журналисты, участники общественных организаций. Эффективность их работы будет вскоре видна.

Принято решение о создании структуры, которая будет заниматься экономической безопасностью предприятия. Разработаны требования к кандидатам на должности этой структуры. Работает и горячая линия "Стоп коррупция", отрабатываются все заявления по всем коррупционным действиям.

ИНВЕСТИЦИИ

Инвестиционная деятельность в 2015 г. позволила добиться того, что заводы, которые входят в состав ПАО "Укрзализныця", перешли на пятидневный режим работы. Их задача — обеспечить максимальное восстановление локомотивного парка в сжатые сроки. Планируется за короткое время отремонтировать на трех заводах 65 локомотивов.

Всего в 2015 г. отремонтировано 309 локомотивов, из них 65 — на заводах. Проводятся работы по проведению первых "тяжелых" ремонтов скоростных поездов — поездов Hyundai. Уже закончены ремонты 4 поездов, по остальным будем идти согласно запланированному графику. Учитывая, что приближаются новогодние праздники, мы договорились с корейскими партнерами, что ремонтные работы будем производить после окончания праздников.

Также в 2015 г. отремонтировано 118 электропоездов и 3 дизель-поезда, отремонтировано 18,05 тыс. грузовых вагонов и 2,01 тыс. пассажирских вагонов.

В 2016 г. согласно плану будет отремонтировано 70 локомотивов. Единственное — мы сегодня не показываем планы по ремонту подвижного состава, поскольку это все определится после принятия финансового плана.

ИНФРАСТРУКТУРА

Выполнен ремонт 1,57 тыс. км путей. План на 2016 г. — отремонтировать 1,4 тыс. км путей, в т.ч. 555 км подвергнуть капремонту и модернизации.

Также запланировано на 9 млрд грн. увеличить объем капвложений. В финансовом плане железных дорог на 2016 г. запланировано 15,6 млрд грн. капитальных инвестиций. Все эти средства будут направлены на отечественные производственные предприятия. Это позволит создать около 7 тыс. новых рабочих мест и увеличить доходы отечественных заводов на 8,7 млрд грн., увеличив долю отечественных производителей на 3,5%.

Уже проведена работа со всеми поставщиками, что позволит увеличить количество изготовленной продукции — рельсов, металлопроката и др. Также в планах есть приобретение двух межрегиональных поездов и пассажирских вагонов производства Крюковского вагоностроительного завода. Кроме того, ведется работа по построению грузовых вагонов различного назначения. Мы считаем, что, запу-

стив, таким образом, реанимацию и восстановление технического состояния железных дорог, мы сможем увеличить объемы нашей экономики.

ЧТО С "УКРЗАЛИЗНЫЧПОСТАЧЕМ"?

"Укрзализнычпостач" находится в стадии реформирования. С 15.12.2015 г. вместо Евгения Хорашука исполняющим обязанности руководителя предприятия назначен Даниил Мизин, который ранее, в частности, работал в компаниях "Катранс-Ойл", "Инекотрейд", "УТК".

Сейчас специалисты прописывают полную концепцию системы закупок. Скоро эта система будет представлена на официальное обсуждение. К слову, "Укрзализнычпостач" уже переименован в "Центр обеспечения производства".

ТАРИФЫ

Приказ об увеличении тарифов на грузоперевозки согласован Минэкономразвития и передан на согласование Минфину, но ответа пока нет. Я понимаю, что есть очень много критики со стороны украинских предприятий, но необходимо объективно оценивать сегодняшнюю ситуацию. Приведу пример: в прошлом году украинские железные дороги закупили рельсы по 12 тыс. грн./т, а сегодня цена составляет 26 тыс. грн./т. Колесная пара стоила 8 тыс. грн., а сегодня — 14 тыс. грн. На 17% выросла стоимость дизтоплива. На покупку дизтоплива "Укрзализныця" сегодня тратит 6,5 млрд грн. Потому повышение обосновано.

Если мы хотим, чтобы железная дорога работала эффективно, то без повышения тарифов не обойтись. Но вопрос стоит даже в другом — есть программа, подписанная Минэкономики, "Запуск экономики Украины через развитие железных дорог". И если ведомство планирует построить в 2016 г. 4 тыс. полувагонов (это около \$100 млн), средства, в т.ч. от повышения тарифов, уйдут на предприятия, которые будут строить эти самые 4 тыс. полувагонов. Сами для себя мы строить не можем — по требованиям ЕБРР и ЕИБ, это должен быть завод, выигравший тендер. В конечном итоге — это все рабочие места, налоги и экономика Украины.

ВОЗДУШНЫЙ ЭКСПРЕСС

На сегодняшний день отсутствует окончательное решение относительно порядка передачи проекта железнодорожного сообщения между Киевом и аэропортом "Борисполь" — "Воздушный экспресс" на баланс ПАО "Укрзализныця". Учитывая тот факт, что Украина "втянулась" в эту ситуацию, она сегодня вынуждена платить проценты по кредиту, который используется. Чтобы проект восстановить, привести в соответствие, необходимо его закончить. И мы предложили так называемый light-вариант "Воз-



душного экспресса". Этот вариант позволит решить задачу номер один — доставка пассажиров в аэропорт "Борисполь" как из Киева, так и с Донецкого, Харьковского и Днепропетровского направлений. Мы понимаем, что через эту станцию идут поезда Донецкого, Харьковского направлений, в последующем будут и Днепропетровского направления. Это треть Украины, население которой едет в аэропорт "Борисполь". Пассажиры из этих регионов смогут выйти на определенной станции и доехать до аэропорта шатлом, не заезжая в Киев.

Также "Укрзализныця" занимается вопросом передачи в состав ведомства столичной городской электрички. Решение мэрии принято, осталось документально оформить этот вопрос.

ДАРНИЦКИЙ ВОКЗАЛ

"Укрзализныця" планирует открыть в недостроенном здании Дарницкого вокзала административную часть, торговый комплекс и ведет переговоры о возможном открытии там гостиницы. Мы делаем экспертизу этого здания, после чего проект будет разбит на три очереди. Первая очередь — это будет та часть

здания, которая расположена ближе всего к существующему вокзалу, там мы хотим сделать так называемую "Укрзализныцю new".

Это означает, что в главном здании "Укрзализныци" останется только аппарат управления самого ПАО, а все компании, которые будут создаваться в рамках реформирования (грузовая, пассажирская, промышленная и другие), будут располагаться в секции нового здания. Здание интересно спроектировано, оно состоит из трех секций. Мы ведем переговоры с ритейлерами, чтобы сделать центральную секцию здания в стиле вокзала как в Европе, чтобы там были бутики, кафе. В следующем году планируем ввести одну секцию как "Укрзализныця", а вторую попытаемся до конца года ввести как торговую. На сегодняшний день ведутся переговоры с компанией, которая занимается гостиницами, чтобы создать в этой секции здания гостиницу высокого класса.

Это позволит увеличить и количество поездов. Инвестиции для Дарницкого вокзала в 2016 г. запланированы в объеме около 100 млн грн.

РОСЛИК Инна



Контейнерные перевозки ЕС— КНР: железнодорожные аспекты

В ходе международного форума "Соединяя Европу и Азию: новый взгляд на формирование системы трансконтинентальных маршрутов", прошедшего в Одессе, прозвучало немало предложений, замечаний и актуальной информации, касающейся железнодорожных аспектов перевозок контейнеров по оси Китай—Европа—Китай. В данном материале мы постарались собрать воедино самое интересное из высказываний участников форума на эту или близкие темы.

Заместитель министра инфраструктуры Украины Николай Снитко: "Безусловно, сегодня наиболее оптимальное время сухопутной доставки, т.е. железнодорожной перевозки по оси Китай—ЕС — это маршрут Китай—Казахстан—РФ—Беларусь—Европа, занимающий 9 суток. Кроме того, используются и морские перевозки Китай—Европа, занимающие порядка 1,5 месяца. Понятно, что приоритет отдается, по срокам, железнодорожной перевозке через Россию. Украина, можно сказать, объединяет Европу и Азию, однако, к сожалению, мы сегодня выходим на 11 суток. Поэтому нам следует искать резервы в морских портах, при выполнении технологических операций. Задача — выйти на те же 9 суток. Нужен рекламный запуск поезда через Украину, чтобы показать его возможности. Нужно уже говорить о графике движения поезда, о времени в пути, и тогда можно двигаться далее. К этому времени следует изыскать грузовую базу и в Китае, и в Европе. Полагаю, объединив усилия и пропустив первый поезд, мы получим исходные данные для анализа и оптимизации. Нужно решить и таможенные проблемы; подумать и о едином операторе — все это в наших силах".

"Необходимо снижение портовых сборов для транзита грузов. Хочу сообщить, что вчера этот вопрос был рассмотрен в КМУ, и поддержано решение о 50-процентном снижении портовых сборов для транзитных грузов".

"Сегодня украинская таможня работает в единой связке с железнодорожниками и портами. В частности, зачем досматривать транзитные контейнеры? В портах развивается проект "единого окна", это еще одна возможность ускорить пропуск контейнеров".

"Нас сегодня слышит Европа — я имею в виду переговоры в Австрии, презентацию в Женеве. Турция, которая ранее не приезжала в Одессу и в Укра-

ину на совещания, изъявила желание встретиться и работать по данному проекту. Польша также поддерживает Украину на пути реформирования в сфере железнодорожного транспорта".

"В настоящее время транзит определенной группы грузов, утвержденной КМУ, осуществляется по территории Украины с предоставлением обеспечения оплаты таможенных платежей (с использованием механизма финансовой гарантии). Мы понимаем, что это сегодня невыгодно для грузоотправителей. Учитывая, что Закон Украины "О транзите" декларирует, что свобода транзита обеспечивается, в частности, путем отсутствия необоснованных задержек и ограничений (в т.ч. касательно средств транспорта) и освобождения от уплаты каких-либо других платежей, в министерстве подготовлен и находится на рассмотрении правительства законопроект о внесении изменений в Таможенный кодекс Украины. Принятие этих изменений позволит осуществлять транзит грузов железнодорожным транспортом без предоставления финансовых гарантий. В других странах эту ответственность берет на себя непосредственно грузоотправитель. Это правильно, к этому мы идем, и я думаю, что решение будет принято, будет внесено изменение в законодательство".

"Нами подготовлен проект обновления Закона "О железнодорожном транспорте", это новая редакция, учитывающая директивы ЕС. Подписав соглашение с ЕС, мы взяли на себя большие обязательства — так, до 2020 г. мы должны имплементировать 7 директив ЕС, включая касающиеся обеспечения безопасности, о доступе к инфраструктуре, а также ряд директив, касающихся лицензирования. А также три довольно серьезных регламента. Я полагаю, в этом году состоится рассмотрение законопроекта парламентом, а вступит он в силу (если вступит) с 1 января 2017 г.



Почему с этой даты — потому что нам нужно в течение года разработать порядка 50 подзаконных нормативных актов, которые дадут право работать в новых условиях акционерного общества. Но ничто не мешает работать уже сегодня в условиях созданного ПАО УЗ".

Заместитель министра инфраструктуры Украины, руководитель аппарата министерства Владимир Омелян: "Заметно, что правительства Казахстана и Азербайджана прикладывают все усилия, в т.ч. в части организации инвестирования, к развитию инфраструктуры и системы грузоперевозок в целом, и чутко реагируют на запросы бизнеса, касающиеся данной сферы".

"В Казахстане уникальная ситуация, это уникальная страна. Там есть возможность централизации государственных ресурсов, определения единой стратегии и магистральных направлений развития национальной экономики в целом. В свое время Казахстан принял генеральный курс на развитие инфраструктуры; с помощью зарубежных инвестиций построил современные мощности по производству железнодорожного подвижного состава, реализовал масштабные проекты создания магистралей. Таковы результаты государственной политики по первоочередной поддержке инфраструктурного развития. Еще более заметна та же тенденция в Китае, который декларировал в течение 2016—2020 гг. инвестиции только в железнодорожную отрасль в объеме \$450 млрд. Планы Китая выходят и за пределы страны, однако здесь проблема более наша, чем у Китая. От того, насколько Украина готова проводить прозрачную государственную политику в отношении зарубежных инвестиций, выработать четкие условия для инвесторов, зависит успех участия нашей страны в этих планах. Наше министерство, со своей стороны, делает все возможное в этом отношении".

"При имплементации норм ЕС на железнодорожном транспорте предусмотрены различные переходные положения, что, в целом, абсолютно соответствует Соглашению об ассоциации Украины с ЕС. У нас есть проблема с "Укрзалізницею", заключающаяся в том, что она — единственная из десятки крупнейших железных дорог мира, не прошедшая реформирование. У нас действует структура времен 1963—1969 гг.; с точки зрения бизнеса не согласована система принятия решений. Мы сейчас строим вертикальный холдинг, где каждая из ветвей будет отвечать за конкретное функциональное направление: логистика, коммерция, вагоностроение и пр. Второе, что мы хотим создать — электронную "Укрзалізницю", которая будет интегрирована в необходимые международные системы, чтобы клиент или грузоотправитель не ходил по каким-то экспедиторам, таможням. Чтобы отправка контейнера из Китая в ЕС через Украину спокойно оформлялась по компьютеру".

"Мы планируем имплементацию норм ЕС в течение 8 лет. Это не так уж много, Европа подождет, потому что там, в частности, далеко не все так хорошо. Вспомните реформирование "Дойче Бан" согласно директивам ЕС. Оно не было успешным; сегодня есть большие проблемы. Есть вопросы и в части реформирования Венгерской железной дороги. Поэтому нам предстоит не просто выполнять евродирективы, но осмысливать их и принимать за основу.

В частности, новый Закон "О железнодорожном транспорте" полностью соответствует евродирективам, просто есть реальное техническое состояние "Укрзалізницы", есть реальное состояние системы управления — мы не можем все изменить одновременно и сразу".

Начальник департамента коммерческой работы ПАО "Укрзалізниця" Юрий Меркулов: "Для реализации проекта ТМТМ его участниками была проведена следующая работа: АО "НК КТЖ" введен в эксплуатацию железнодорожный участок Жезказган—Бейнеу, открытый с апреля 2015 г. для пропуска контейнерных поездов. Это позволило сократить расстояние перевозки по маршруту Актау—Достык на 732 км. В Тарифной политике на 2016 г. КТЖ заявлены фрахтовые ставки на перевозки контейнеров в составе контейнерного поезда по маршруту порт Актау—Достык, уровень которых на 24% ниже 2015 г. Т.о., тарифные условия выработаны как на классический сухопутный маршрут ("северный"), так и на альтернативный, с участием морских перевозок по двум морям".

"Кроме доставки транзита по линии Китай—ЕС, "Укрзалізниця" планирует использование возможностей нового поезда для осуществления перевозок грузов украинских отправителей и получателей. Здесь имеется достаточно большой потенциал, если учесть достаточно сложную нынешнюю политическую ситуацию, а также российские ограничения для украинских экспортеров в страны Центральной, Средней Азии, Китай. На сегодня разработан график движения контейнерного поезда условной длиной 57 вагонов в страны Западной Европы, согласно которому скорости перевозки (с учетом накопления грузов по промежуточным станциям подгрузки Одесса-Застава и Казатин-1) — 880 км/сут."

"Возможно частичное расформирование составов, прибывающих из Китая, на станциях Одесса-Застава или Казатин-1, с дальнейшим включением этих грузов в состав прочих контейнерных поездов "Укрзалізниця" (как во внутреннем, так и в международном сообщении)".

"Необходимо согласование единой сквозной ставки на контейнеро-км; напомним, такую работу мы проводили в рамках проекта ТРАСЕКА, тогда были достигнуты определенные ценовые параметры. Сейчас необходимо еще раз вспомнить этот опыт и реанимировать данный маршрут. При этом мы предлагаем установить комплексную ставку с учетом следующих

условий: за перевозку грузеного контейнера с учетом возврата в порожнем состоянии; грузеного контейнера в одну сторону; порожненого контейнера в одну сторону. Это даст возможность клиенту выбрать тот вариант транспортировки, который его устроит. Хочу отметить, что сегодня тариф, выставленный в рамках ТМТМ, предлагает перевозку контейнера только в одну сторону, с возвратом порожней платформы на сеть КТЖ".

И.о. директора УГЦТС "Лиски" Юрий Марковцев: "В части развития интермодальных перевозок УГЦТС "Лиски" планируются: создание оборотных депо для крупнотоннажных контейнеров с целью оптимизации курсирования поездов комбинированного транспорта; расширение номенклатуры грузов для интермодальных перевозок; обновление базы технического оснащения и средств, обеспечивающих этот вид бизнеса. В частности, планируется переоснащение терминальных комплексов, и здесь приоритет — создание зернового терминала на базе контейнерного терминала "Одесса-Лиски". Построим небольшой зерновой терминал, который будет использоваться для накопления и стафирования зерна в контейнеры. Прием зерна предусматривается как из вагонов, так и из автомобилей. Этот грузопоток предназначен для экспорта через Одесский и Ильичевский порты. Кроме того, запланированы освоение стафирования контейнеров лесоматериалами, обеспечение функционирования пункта контроля терминала "Одесса-Лиски". Из новейших планов — внедрение технологий электронного документооборота, включая разработку программного обеспечения для внедрения функции 5PL-провайдера".

Лю Джун, советник по экономическим вопросам Посольства КНР в Украине: "Логистика, как известно, требует строительства соответствующей инфраструктуры. Украина уже владеет развитой транспортной инфраструктурой, хотя еще не полностью модернизированной. Эта модернизация требует большого объема инвестиций, которые могут быть привлечены за счет улучшения инвестиционного климата в стране. Что касается деятельности китайских инвесторов, я бы хотел отметить, что даже в наисложнейшей ситуации они не покинули Украину. Китайские инвесторы уверены в развитии торгово-экономического сотрудничества с украинскими партнерами. Помощь в этом готова оказывать Китайская торговая ассоциация, помогающая организовать сотрудничество. Логистика и инфраструктура, в т.ч. железнодорожная — ключевые составляющие, закладывающие основы роста торгово-экономического сотрудничества Украины и Китая".

Заместитель председателя ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Игбал Гусейнов: "В числе членов Международного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута — представители Китая, Казахстана, Азербайд-

жана, Грузии. Активность турецкой стороны пока что не столь высока, как хотелось бы, поэтому мы призываем активизировать наши совместные усилия".

"Железнодорожная линия Баку—Тбилиси—Карс очень нужна Каспийскому региону, причем как Грузии, так и Азербайджану, поскольку в последнее время обе страны крайне нуждаются в новом железнодорожном переходе, без которого невозможно развивать дальнейшие проекты. Альтернатива — это путь, имеющий два паромных участка, две портовых перевалки. Такая перевозка тяжела, и не все грузы ее выдерживают. Да и транспортная составляющая при комбинированных перевозках в Турцию слишком высока".

"В рамках коридора Баку—Тбилиси—Карс, помимо строительства, предусмотрена реабилитация существующих путей. Эта часть работ уже завершена. На 2017 г. мы планируем перевезти здесь около 2 млн т грузов, а в дальнейшем, когда проект выйдет на полную мощность, — 17 млн т. Потенциал загрузки коридора Баку—Тбилиси—Карс и через порты Черного моря (с выходом на Украину, Румынию, Турцию, Болгарию) может составить 54 млн т в год. Таков технический потенциал данного коридора".

Генеральный директор компании "Казлогистик" Канат Алимагомедов: "В последние годы для развития транзита Республика Казахстан сосредоточивает транспортный потенциал на уровне железной дороги — ей переданы аэропорты, с 2014 г. КТЖ переданы автомобильные дороги республиканского значения. Иными словами, весь комплекс транспортных услуг сосредоточен в одних руках, и, как показывает опыт постсоветских стран, наиболее активным в части развития остается железнодорожный транспорт. В такой схеме железная дорога, порты, авиация действуют в едином комплексе, не создавая трудностей за счет получения локальной выгоды в ущерб общему результату. Полагаю, подобный подход следует использовать и в нашем проекте, где участники должны находить консенсус интересов во имя общей выгоды. Это особенно важно при продвижении новых проектов, требующих особых усилий при завоевании рынка".

Глава ГП "Администрация морских торговых портов Украины" Андрей Амелин: "Сегодня мы подпишем договор с "Укрзалізницею" об организации информационного обмена, что позволит перевести в электронный формат весь документооборот грузов, перевозимых в сообщении железная дорога—порт. Это позволит оптимизировать процедуру и сократить время обработки документов".

Исполнительный директор BASPA (Международная Ассоциация портов Черного и Азовского морей) Георгий Токман: "К сожалению, трансчерноморские морские маршруты пока еще проигрывают по очень многим характеристикам и, прежде всего, по экономической эффективности и надежности,



сухопутным путям между Европой и Азией. Это неоднократно подчеркивалось экспертами ЕС. К сожалению для портов и терминальных операторов региона, по информации экспертов ЕС, железнодорожные маршруты с севера и юга вокруг Черного моря по комплексной характеристике эффективности пока еще выигрывают конкуренцию с комбинированными трансчерноморскими морскими перевозками".

"Даже серьезные перспективы концентрации российских экспортно-импортных грузов в собственных портах РФ, связанные со строительством весьма крупного порта Тамань, не ликвидируют возможности привлечения на украинские транспортные пути, и в т.ч. в морские порты, значительных объемов транзита. Но только при условии создания и реализации обоснованной и эффективной тарифной политики как на оказание портовых услуг, так и на перевозку грузов по железной дороге и автотранспортом".

"Значительные возможности привлечения белорусского транзита открываются в случае принятия энергичных и последовательных мер для развития сотрудничества между украинскими транспортниками, и прежде всего портами, и соответствующими предприятиями Беларуси. Здесь требуется также активное участие речного и железнодорожного транспорта Украины".

Коммерческий директор СК "Укрферри" Владимир Черневский: "В прошлом году мы инициировали новый проект — запустили линию Констанца—Батуми. Попытались привязать рейсы к графику поезда по линии Констанца—Германия (перевозит продукцию завода "Рено" из Румынии). Пытались использовать этот поезд для обратной загрузки из Германии, и далее паромом на Батуми. Перевозки прошли нормально, но основная идея была использовать эту загрузку как якорную, но привлечь транзитные ТИРы из Германии на Закавказье. Спрос есть, но пока экономика проигрывает сухопутным перевозкам автомобилями через Турцию или через Россию. Но, с учетом последних политических событий, интерес к этому проекту возвращается. Есть запросы на перевозки в Иран; возможно, проект стартует с новыми перспективами с 2016 г. Новая линия, запущенная месяц назад — Хайдар-Паша—Констанца. Ориентация была также на продукцию завода "Рено"; интерес есть, экономика нормальная. Мы планируем начать рейсы с февраля в регулярном режиме двух рейсов в неделю".

"Наша оценка перспектив международного Транскаспийского маршрута. Мы занимались этой темой два месяца, провели раунд встреч с транспортниками Азербайджана, Грузии. Хотелось бы сказать, что ТМТМ — это вопрос не только экономической целесообразности, но и обеспечения стабильности торговых связей и экономической независимости целого региона. Все понимают, что торговля между Китаем, Средней Азией и Европой не должна зави-

сеть от активности сомалийских пиратов, режима работы Суэцкого канала или искусственных ограничений транзита через Россию. Поэтому такие факторы, как цена и сроки доставки, конечно, важны, но не являются единственно определяющими при выборе какого-либо вида маршрута. Мы считаем, что спрос на надежность и стабильность сегодня не меньше, чем спрос на дешевую перевозку. Соответственно, есть все предпосылки для успеха проекта Транскаспийского маршрута, если его, во-первых, правильно позиционировать (сосредоточиться на его сильных сторонах), во-вторых, правильно продвигать на рынке".

"Мы хотели бы предостеречь от ошибок, которые были сделаны при реализации проекта контейнерного поезда "Викинг". Мы оцениваем этот проект как недостаточно реализованный. Он существует уже 12 лет, однако не работает как транзитный маршрут между Черным и Балтийским морями. Мы полагаем, что основная причина — отсутствие адекватной оценки потенциальных грузопотоков, отсутствие маркетинговой работы. Вместо прямых контактов с грузовладельцами и выяснения их потребностей при проработке этого проекта инициаторы ограничились назначением нескольких доверенных операторов-экспедиторов, а вместо маркетинговой работы ограничились участием в выставках и конференциях. В итоге не секрет, что основные объемы поезда "Викинг" обеспечиваются перевозками между Клайпедой и Минском; оставшиеся объемы — перевозки между Минском и Киевом. Перевозки Одесса—Клайпеда или маршрут Турция—Скандинавия, для которого задумывался этот поезд, за все время ограничились несколькими контейнерами. Если мы не хотим, чтобы Транскаспийский маршрут также вылился в перевозки до Баку или до Тбилиси, необходимо уже сейчас налаживать контакты с крупными европейскими экспедиторами, а также с компаниями, торгующими с Китаем и определяющими логистическую схему поставок. Наше мнение — уже сегодня следует привлекать такие компании к работе над проектом, узнавать и учитывать их потребности и делать их партнерами, а не просто клиентами".

"Еще одна задача — необходимость модернизации инфраструктуры. На сегодня мы пытаемся осваивать новые объемы и реализовывать проекты, но делаем это на основе инфраструктуры и технологий прошлого века. У железных дорог вагонный парк средним возрастом около 30 лет; отсутствуют железнодорожные платформы, которыми можно перевозить контейнеры в два яруса по высоте. Сегодня мы возим один 40-футовый контейнер на платформе для перевозки 30-футовых, с фактической скоростью перевозки 30—40 км/ч. Такова наша текущая технология контейнерных перевозок".

Записала КАТКЕВИЧ Галина

Организатор:

Viva
consult

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ: КАЗАХСТАН 2016

9-10 ИЮНЯ, АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН
ОТЕЛЬ "RIXOS ALMATY"

WWW.VIVA-CONSULT.COM.UA

+38 (067) 523 95 22

INFO@VIVA-CONSULT.COM.UA

Электронная накладная — проводник в транспортно- информационном лабиринте

Электронный документооборот "клиент—железная дорога", стартовавший в 2011 г., задал "информационный тон" сотрудничества со смежными к транспортной сфере организациями и ведомствами.

Об этом свидетельствует повышенный интерес таможни, морских портов, перегрузочных терминалов, крупных промышленных предприятий к вопросам интеграции с автоматизированными системами "Укрзализныци".

АС Клиент УЗ — единая точка входа для всех участников перевозочного процесса в защищенную систему "Укрзализныци".

Выполняет основные требования правил по оформлению электронных документов.

Позволяет взаимодействовать с другими информационными системами.



Сегодня ни одна профильная конференция, выставка или семинар не обходится без круглого стола или сессии на тему ИТ.

Как разработчики в сфере автоматизации грузовых перевозок мы приняли участие в ряде мероприятий на протяжении 2015 г. и готовы поделиться своими наблюдениями и выводами, предоставить наглядные примеры внедрения гибких ИТ-решений и интеграции между участниками перевозочного процесса.

Изначально, сам факт появления системы АС Клиент УЗ разделил пользователей — клиентов железных дорог Украины на три группы:

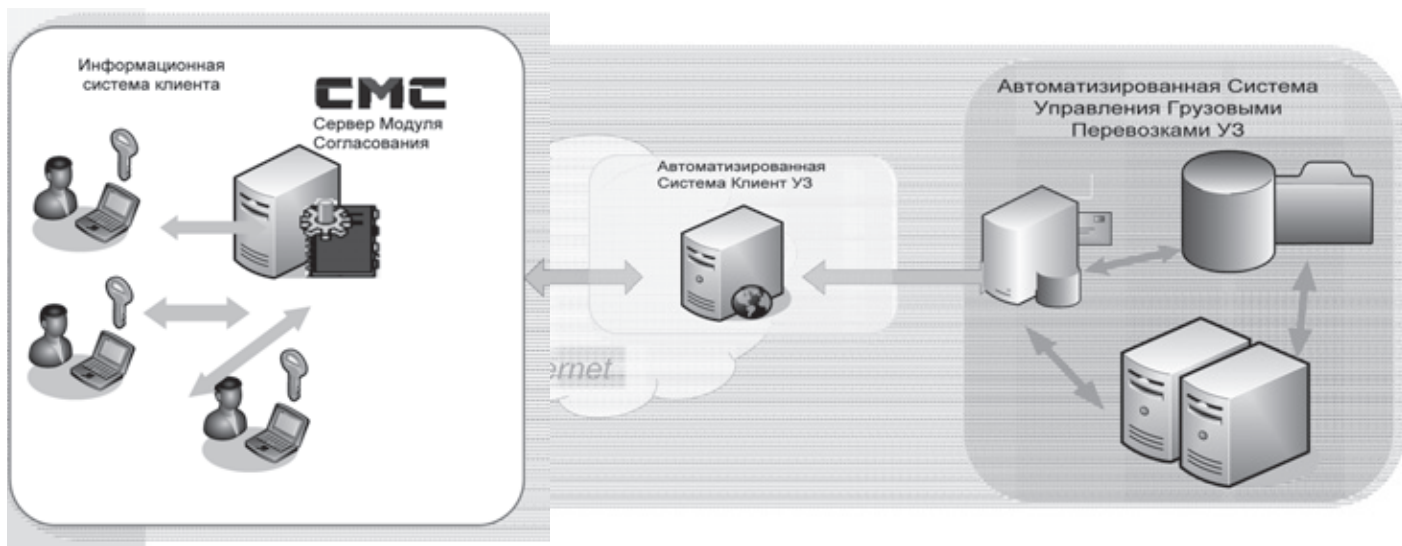
А. Предприятия и холдинги, крупные грузоотправители с развитой ИТ-платформой, которая обеспечивает внутреннюю технологию и документооборот.

В. Экспедиторы, операторы, логистические компании и средние грузоотправители/грузополучатели с элементами ERP-систем.

С. Мелкие грузоотправители/грузополучатели без информационно-технологического обеспечения.

Учитывая такое деление, разработано два дополнительных инструмента для организации электронного документооборота — Сервер модуля согласования и АРМ Грузоотправителя, которые удовлетворили потребности клиентов групп А и В.

Технология работы Сервера модуля согласования предполагает, что система предприятия сама формирует электронную накладную, с учетом всей необходимой НСИ и правил оформления. Посредством вызова функций Сервера модуля согласования происходят логические контроли и передача в автоматизированные системы "Укрзалізниця", а также обратная связь. ИТ-платформа предприятия получает в оперативном режиме и полном объеме все типовые железнодорожные документы в электронном виде и использует их данные.



АРМ Грузоотправителя — это десктопное приложение, имеющее пользовательский интерфейс и позволяющее локально хранить и обрабатывать всю информацию о перевозках с помощью удобных сервисов. Получать дополнительную информацию для планирования и организации перевозочного процесса, а также, по факту свершившихся грузовых операций, справки, перечни и отчеты.

За 4 года практического применения электронного документооборота в сфере грузовых перевозок показатель ИТ-ориентированности клиентов изменился.

Предприятия из группы В стали перемещаться в группу А по уровню развития ИТ-обеспечения внутренней технологии работы. Предприятия из группы С стали перемещаться к В. Об этом свидетельствуют рост пользователей Сервера модуля согла-

сования и пожелания клиентов развивать АРМ Грузоотправителя не только в сервисном отношении, но и в вопросах интеграции с собственными ИТ-платформами.

На сегодняшний день, используя эти два продукта, можно удовлетворить любую технологию работы предприятия и интегрироваться с другими информационными системами.

**Грузовладельцы:
отправители и
получатели**

**Экспедиторы,
плательщики**

**Собственники
вагонного парка,
операторы**

АРМ Грузоотправителя — это универсальный программный комплекс, который учитывает потребности всех участников перевозочного процесса:

- Развитый сервис в работе с типовыми электронными документами: накладная + сопроводительные документы, ФДУ-92, ГУ-45, ГУ-46, ГУ-46а
- Сопутствующая информация для организации грузовых перевозок
- Информационные услуги по запросу пользователя

**Другие участники перевозочного процесса:
порты, перегрузочные терминалы,
охранные и страховые компании.**

Гибкие ИТ решения под любую технологию работы

Крупные предприятия с большими объемами погрузки, работающие от 1 юрлица



ИТ платформа предприятия **1C** / **SAP**, др.

Корпорации и холдинги с ответвлениями и филиалами



ИТ платформа предприятия **1C** / **SAP**, др.



ИТ платформа предприятия **1C** / **SAP**, др.

Участники перевозочного процесса без развитой собственной ИТ-платформы



N лицензий = N рабочих мест

Наглядным примером стало внедрение Сервера модуля согласования в программный комплекс АРТ Порт, разработанный 1С франчайзи — компанией АРТ Софт для стивидоров, экспедиторских компаний, зерновых элеваторов и других предприятий, работающих в портах.



Сервер модуля согласования позволил системе АРТ Порт обеспечить:

- просмотр всей информации о вагонах в момент оформления электронных перевозочных документов на станции отправления;
- постоянное отслеживание статусов электронных накладных (операций с вагоном и грузом);
- автоматическое заполнение информации о вагонах и контроль номеров при вводе подачи в порт;
- переход на электронный документооборот и, как следствие, оперативный доступ к информации всех пользователей системы;
- ускорение и оптимизацию составления заявок стивидорными компаниями и планирование манев-

ровых работ диспетчерами благодаря визуализации железнодорожного участка и системе подборов вагонов по различным показателям.

Также Сервер модуля согласования широко используется для интеграции на предприятиях, использующих ERP-системы, такие как SAP и др.

Опыт внедрения инструментов электронного документооборота на предприятиях, являющихся различными участниками перевозочного процесса, говорит о том, что неважно, в какой системе впервые зародились данные о будущей перевозке, их всегда можно применить в цепочке следующих процессов благодаря интеграции между системами.

КРАВЧЕНКО Елена, НВФ "ТМСофт"

УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

Безбарьерная среда для контейнера

Как подтвердил международный форум "Соединяя Европу и Азию: новый взгляд на формирование системы трансконтинентальных маршрутов" (3.12.2015 г., г. Одесса), мультимодальный коридор для контейнеров по оси КНР—ЕС с участием Украины не может состояться без снятия трансграничных барьеров, мешающих продвижению грузов по новому маршруту. Столь же актуальны дополняющие шаги — по облегчению перевозки. Самые интересные высказывания в защиту обоих тезисов мы предлагаем вниманию читателей.

Генеральный директор АО "ПЛАСКЕ" Артем Хачатурян: "Благодаря интеграции морские перевозчики "Укрферри" и Болгарский морской флот предоставили специальные тарифы на перевозку контейнеров по участку морского пути. Но дать стоимость — не значит продать продукт. Нужен сервис, нужен современный его уровень, интеллектуальный. Так, две недели назад участниками проекта "Викинг" было принято решение о запуске электронного портала, на котором клиенты смогут увидеть всю цепь поставки. Будут видны все детали перевозки контейнера — его дислокация, передвижение, возможные задержки с фиксацией их причин. Это, в частности, позволит контролировать перевозку и оценивать качество сервиса и соотношение цены и качества услуги. Эта картина будет прозрачной для клиента, что позволит повысить уровень привлекательности маршрута "Викинг" как логистического продукта".

"Хотелось бы подчеркнуть, что философия интермодальной перевозки — не только и не столько стоимость, сколько экология, поэтому вопрос цены на перевозку является далеко не единственным и даже, согласно курсу ЕС, не первоочередным. Передовые

страны используют интермодальные перевозки внутри страны, и это — пример ответственного отношения к экологии. Поэтому я призываю внедрять интеллектуальные системы и закладывать в проекты уже изначально аспекты, касающиеся экологии".

Член делегации Украины в Центре по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) Александр Федоров: "Существует документ "Исследование времени выпуска контейнеров", предложенный ВТО; этапы, там указанные — прибытие судна в порт, завершение разгрузочных работ, получение разрешения на погрузку на ТС, разрешение на пропуск в таможне, выезд ТС из порта. Мы решили провести такое исследование на базе Одесского порта с участием всех контролирующих органов, бизнеса, экспедиторов и всех участников этой цепочки. Целью ставилось выявление "узких мест" и звеньев торможения. Следует отметить, что очень многие участники сопротивлялись проведению подобного исследования. Однако оно было проведено и показало ряд интересных результатов и позволило уточнить ряд параметров. К примеру, когда говорят "время оформления контейнера составляет 1 час",

по сути, 1 час задействовано транспортное средство, которое забирает контейнер. А сколько времени проходит от момента поступления контейнера на склад?"

"Как выяснилось, в Одесском порту среднее время от прибытия судна до истребования товаров участниками транспортно-экспедиторской деятельности и пропуска их таможенной составляет 172 ч. 46 мин. Время оформления таможенной — 3 ч. 36 мин. — фактически, вписывается в предписанные законом 4 часа. Период до истребования товаров для перевозки внутренним транзитом — 301 ч. 53 мин., хотя оформление таможенной с момента принятия таможенной декларации к оформлению до выпуска в заявленный таможенный режим — до 46 мин. Среднее время по истребованию товаров и их пропуску при проходном транзите — 111 ч. 56 мин.; оформление таможенной — 1 ч. 29 мин. Таким образом, достигнута определенность: средний показатель срока пребывания товаров в контейнерах на территории порта от момента прибытия судна до пропуска контейнера в таможню в 6 раз больше, чем в среднем тратится на их выпуск таможней. Вопрос: что все это время делали контейнер и товары? Ожидали экспедитора с документами? Таможня не могла их сама выпускать. Значит, не подавались документы. Оказывается, задержка вовсе не за таможней, а за представителями транспортно-экспедиторского корпуса. Исследовались более 3 тыс. контейнеров, так что выборка, как видите, весьма представительная".

Первый заместитель начальника Одесской таможни ГФСУ Семен Кривонос: "Новая команда работает около месяца. Мы работаем над упрощением сервиса, сокращением времени таможенного оформления, сознавая огромную роль таможни в формировании и работе системы транснациональных транспортных коридоров, в работе бизнеса. За это время внедрили упрощенный порядок таможенного оформления для импортеров из 30-ти стран (включая 6 стран ЕС, США, Японию — все это страны с низким уровнем риска занижения таможенной стоимости). Согласно поручению главы Одесской таможни, товары из этих стран оформляются по основному методу определения таможенной стоимости — по контракту. Мы не собираемся останавливаться на этом списке стран; будем постепенно расширять его. В целом, будем работать над тем, чтобы основная масса товаров оформлялась по основному методу. Мы понимаем, что на сегодняшний день одна из основных проблем — цена на товары, оформляемые в режиме импорта".

"Работаем над сокращением времени таможенного оформления. На сегодня, согласно нормативу, предусмотрено 4 часа; мы хотим сократить этот показатель до 15 минут".

"Достигнутое упрощение — совместный приказ правоохранительных органов Одесской области и таможни, касающийся передосмотров по т.н. "ориентировкам". Так, за 2015 г. было проведено около 1,7 тыс. передосмотров, из которых сколько-нибудь результативных оказалось 26. При этом затягивалось

время таможенного оформления, груз стоял, бизнес нес дополнительные затраты. Сейчас этот совместный приказ — меморандум — предусматривает, что такие передосмотры должны производиться только по решению главы правоохранительного органа на уровне области; соответственно, такой досмотр — только с разрешения главы таможенной службы области".

"Отдельного внимания заслуживает вопрос оформления орехов. Здесь существует комплекс проблем, связанных, в частности, с определением страны происхождения, с возвратом валютной выручки, а также с оформлением экспорта непосредственно на Одесской таможне. Сегодня мы очень плотно работаем по этому вопросу, имея в виду сокращение времени оформления, ликвидацию искусственных барьеров. На сегодня создана межведомственная группа, которая занимается реформированием этого процесса, разработкой действенных механизмов, подготовкой внесения изменений в законодательство".

"Один из уникальных проектов на территории Украины — т.н. "открытая таможня". Этот проект предусматривает создание современного терминала, зоны таможенного оформления, работающего на круглосуточной основе. Планируется новый штат — 130 таможенников-администраторов. Время таможенного оформления здесь составит 15 минут; будет установлено новое программное обеспечение, предусматривающее минимизацию времени оформления и анализ рисков. Сегодня уже проводится отбор персонала, и вероятность попадания на эти должности уже работающих сотрудников невелика".

"Сегодняшние проблемы, как правило, лежат в сфере законодательства; кроме того, требуется изменение многих подзаконных актов. Мы работаем над изменениями в ТК, в прочую нормативную базу, и приглашаем к сотрудничеству. К примеру, недавно имела место проблема — рабочая группа обсуждала вопрос реализации постановления Кабмина № 491, его некоторые положения вступают в силу с 1 января. Оно касается перенесения части таможенных формальностей на территорию портовых операторов. Здесь нужна помощь Мининфраструктуры, морских портов. Суть вопроса — сейчас все транспортные расходы, связанные с досмотром контейнеров, должны осуществляться на технологическом транспорте портового оператора. Соответственно, есть мнение, и достаточно устоявшееся, что это повлечет за собой дополнительные существенные расходы, и они лягут на субъектов ВЭД. Поэтому мы совместно с Одесским портом будем обращаться в Мининфраструктуры, правительство, АМПУ с целью скорейшего внесения изменения в постановление, чтобы снять эти затраты".

Заместитель главы Одесской областной государственной администрации Александр Боровик: "Если говорить об Одесском эксперименте, нам нужна поддержка, в том числе из центра. Мы, наконец, поставили наших людей руководить региональ-

ной таможенной, там идет реформа. Пока достаточно хорошо, но она провалится, если не будет реформы таможи во всей стране. Мы запустили новую полицию, но она также провалится, если не будет реформы прокуратуры, Службы безопасности, правоохранительных органов. Это то, где мы сейчас находимся, где находится Одесский эксперимент".

Генеральный директор компании "Казлогистикс" Канат Алимагомедов: "В Казахстане в последние годы большое внимание уделяется совершенствованию нормативной базы грузоперевозок. Эта работа столь же важна, сколь важно развитие инфраструктуры. Среди недавних инициатив — принятие закона о прямых смешанных перевозках, введение понятия интермодального оператора — в этой норме, в частности, четко прописана ответственность как самого оператора, так и прочих участников процесса перевозки. Эта новация чрезвычайно важна для грузовладельцев, желающих использовать мультимодальные перевозки".

"Много делается для ликвидации административных барьеров, в т.ч. в рамках Таможенного союза, в рамках ВТО. Эта работа активно продолжается. Так, в текущем году в Казахстане значительно сокращено количество документов, необходимых для оформления внешнеэкономических грузов: при экспорте — до 3 документов; при импорте — до 5. Ранее требовалось 13—16 документов".

"Активно развивается институт уполномоченных экономических операторов. Идет работа по внедрению электронного предварительного декларирования. Иными словами, закладываются все атрибуты, необходимые для нормального, современного осуществления перевозок".

"Одним из вопросов, поднимавшихся нашим бизнесом, было определение таможенной стоимости. Сегодня таможенным ведомством проводится работа по формированию четких таможенных ставок. Эта проблема болезненная для бизнеса — могло быть, что экспедиторы могли четко просчитать тарифы по железной дороге, автомобильным транспортом, но не могли дать четкого ответа, какими будут ставки при таможенном оформлении ввоза, транзита грузов. Сейчас такая работа таможенной проводится, и я думаю, что уже со следующего года экспедиторы при перевозках смогут четко формировать всю ценовую цепочку".

Глава ГП "Администрация морских торговых портов Украины" Андрей Амелин: "В части совершенствования процедур в портах — за последние полгода произошли существенные улучшающие изменения, правительством был принят ряд постановлений и распоряжений, позволивших отменить комиссионный контроль на борту судна, вести электронное оформление прибытия судов, отменить контрольные процедуры при перевозках между портами Украины. Ранее судно после швартовки находилось еще около 2 часов в режиме оформления, на борт поднималась

комиссия в составе 5—10 человек, и только после этого начинались грузовые работы. Сегодня грузовые работы начинаются сразу же после швартовки судна. Оформление судозаходов сократилось до 10—15 минут. Контроль на борту осуществляют только пограничники (паспортный контроль). Отменен контроль изолированного балласта; пробы берутся только при наличии визуально выявленного загрязнения".

"По оформлению грузов сделаны следующие изменения. Отменен лишний этап согласования с Госпогранслужбой вывоза груза из порта; отменена экологическая декларация на грузы; отменено требование предоставления на момент прибытия судна в порт ветеринарного сертификата на груз. Кроме того, внедрена и активно работает в портах Одесса, Ильичевск, "Южный" система ИСПС, предоставляющая возможность оформлять портовые документы на грузы в электронном виде. Внедрен предварительный документальный контроль всех грузов, проходящих в режиме внутреннего транзита. Этим занимается исключительно таможня, устранено участие фитосанитарной и ветеринарной служб. Отменен ветеринарный сертификат для внутренних перевозок грузов; с 1.01.2016 г. вступают в силу новые правила оформления контейнеров на терминалах. Прежний порядок предусматривал использование транспортного средства грузовладельца; согласно новому положению эту функцию должен обеспечивать контейнерный терминал. В тестовом режиме запущена система электронного оформления документов во всех портах. Я полагаю, что в ближайшие 2—3 месяца эти порты также войдут в состав портов, осуществляющих электронное оформление грузов".

"Месяц назад проведен второй этап дерегуляции в портах, касающийся оформления судовых документов. Сегодня капитан судна по приходу предоставляет в капитанию порта лишь 4 документа; ранее требовалось более 20".

"Сегодня подпишем договор с "Укрзализныцей" об организации информационного обмена, что позволит перевести в электронный формат весь документооборот грузов, перевозимых в сообщении железная дорога—порт. Это позволит оптимизировать процедуру и сократить время обработки документов".

"Согласован вопрос о создании в зерновых портах фитосанитарных лабораторий, работающих в круглосуточном режиме. Они будут работать в процессе погрузки судна, и к моменту окончания погрузки должны выдаваться фитосанитарные сертификаты непосредственно в порту. Это существенно сократит время обработки судна".

"После упрощения таможенных процедур, по данным таможи, доля таможенных досмотров контейнеров снижена до 5%; раньше было до 50%. Это не предел, мы должны стремиться к европейским нормам и свести эту долю не более чем к 2% от общего количества перегружаемых контейнеров".

Записала КАТКЕВИЧ Галина

"Мы надеемся стать примером для всех таможен Украины"

Руководитель Одесской таможни Юлия Марушевская, подписавшая 9 декабря поручение об упрощении таможенного оформления импортного сырья для нужд отечественных производителей, рассказала об этом новшестве и о дальнейших планах совершенствования работы подведомственной таможни.



— Юлия Леонидовна, формулировка нового поручения звучит как "обеспечить соблюдение законодательства относительно применения основного метода определения таможенной стоимости" — иными словами, речь идет об указании не нарушать действующее законодательство. Насколько такой императив будет действенным в защите импортеров?

— Фактически, так и есть, речь идет о прямом указании не допускать нарушений законодательства, предписывающего отдавать предпочтение первому методу. К сожалению, на практике в большинстве случаев этот метод не использовался. Поэтому, как и в предыдущих поручениях по Одесской таможне, ничто не делается вразрез существующему законодательству — все строго по закону, мы требуем придерживаться существующих норм. Если указано применять, прежде всего, основной метод, вы, согласно поручению, обязаны придерживаться этой нормы, в особенности в применении к предприятиям со статусом большого плательщика налогов, импортирующих сырье для собственного производства.

— Однако если сама норма остается прежней, не означает ли это, что почва для нарушений остается?

— Из опыта моих предыдущих поручений следует, что такого практически не бывает. Нарушений моих указаний не было.

— Производители указывали на неопределенность термина "сырье, предназначенное для собственного производства". Нет ли здесь лазейки для неоднозначных толкований?

— Сырье — это то, из чего произведен продукт на территории Украины.

— Нужно ли будет предприятиям документально подтверждать статус импорта как "сырья для собственного производства"? Если да, то какими документами?

— Я думаю, мы не будем требовать дополнительных документов. Кроме того, следует учитывать, что упомянутые компании — это предприятия на виду, они постоянно контролируются, их деятельность проверяется.

— Однако, как выяснилось, и компании данной категории испытывают трудности с пропуском сырья — в частности, на это указал крупный потребитель коксующегося угля, оформляющий импорт через Ильичевский порт.

— Прежде всего, это было до подписания поручения. Если у компании будут трудности уже после получения предписания таможенниками, это будет совсем иная ситуация, явное нарушение.

— Расскажите, пожалуйста, о двух законопроектах, подготавливаемых Одесской таможней в инициативном порядке. На что направлены законодательные изменения?

— Один из законопроектов уже зарегистрирован в парламенте, он касается введения единых индикативных цен таможенного оформления для всей Украины. Это нужно, чтобы выровнять правила игры для импортеров, чтобы не было торговли на предмет, какая из таможен может дать наименьшую цену индикатива. В случае принятия закона таможни будут соревноваться по качеству сервиса, а не по показателю наиболее низкой цены оформления.

Второй законопроект касается антикоррупционной политики в Одесской области, а именно — создания зоны таможенного контроля и пропуска грузов нового типа. Он предусматривает несколько принципиальных изменений, которые дадут возможность начать работу такой таможне. К примеру, предусмотрено законодательное закрепление нормы о сокращении количества досмотров грузов правоохранительными органами. У нас уже есть меморандум, предусматривающий подобное сокращение, и за месяц работы в условиях его действия количество досмотров правоохранителями сократилось почти десятикратно — от 170 до 20 в месяц. Прописав норму в законе, мы окончательно устраним этот вид давления на бизнес. Такие досмотры будут санкционированы лишь при проведении криминальных расследований или по решению руководства ведомства.

— Этот законопроект касается Одесской таможни, или он будет распространен на все таможни Украины?

— Это будет пилотный проект, внедряемый на Одесской таможне, однако мы надеемся стать примером для всех таможен Украины. Конечно, если бы это удалось сделать в масштабах всей Украины, мы бы были только "за". В новом законе, в частности, фигурирует пункт о предоставлении таможенной платных услуг, причем оплата будет идти в фонд заработной платы таможни. Разработана система поощрения работников таможни — бонусов, предоставляемых за качество работы. Кроме того, предусмотрено упрощение ряда таможенных процедур, снижение расхода времени на оформление груза. Фактически, данный закон формулирует все, что необходимо для запуска проекта "открытое таможенное пространство" — новой региональной таможни прозрачного типа. Планируется, что эта таможня будет работать согласно лучшим мировым стандартам.

— Как известно, одной из революционных норм в проведении одесского "пилота" стало утверждение списка из 30 стран, для которых импорт будет оформляться по первому методу. Готовит ли таможня новые упрощения для импортеров, в т.ч. для ввозящих товары потребительской группы?

— Мы рассматриваем различные пути упрощения и различные группы импортеров, для которых возможно ускорение процедур. Имеются идеи и в отношении

технологий. Так, уже упрощена схема оформления в Одесском порту — из двухступенчатой она стала однократной, сразу в месте прибытия товара. Это вылилось в экономию средств клиента в размере 7 тыс. грн. на контейнер и сокращение времени оформления контейнера на 2 суток. Мы хотим развивать эту практику; намерены и расширять перечень стран, откуда импорт оформляется по основному методу. Уже намечены следующие шаги; ищем и новые пути упрощения. Это большая работа, требующая анализа и ответственного подхода. Необходимо скрупулезное соблюдение действующего законодательства. Кроме того, необходимо, чтобы новые изменения хорошо работали, были технологичными, вписывались в общую систему функционирования таможни.

— Какие изменения предусматриваете для экспортеров зерна?

— Прежде всего, прекращение практики остановки экспорта необоснованными действиями силовых структур. Это изменение экспортеры уже ощутили. Но наиболее основательные изменения ожидаются весной, с открытием новой таможни. Там будут изменены технологические схемы, что скажется упрощением процедур.

*Беседовала
КАТКЕВИЧ Галина*

ВАШ ДОМ, ОДЕССА



ВИСТАВКА

МЕЖДУНАРОДНА ВИСТАВКА



АРХИТЕКТУРА СТРОИТЕЛЬСТВО ДИЗАЙН
ПРОЕКТИРОВАНИЕ РЕМОНТ ТЕХНОЛОГІЇ

ВАШ ДОМ ОДЕССА

ПАРТНЕР



ЗА ПІДТРИМКИ



**ЕФЕКТИВНІ КОНСТРУКЦІЇ
І МАТЕРІАЛИ**

**НОВІ ОБ'ЄКТИ
І ТЕХНОЛОГІЇ**

**КОТЕДЖ
І ЛАНДШАФТ**

**ІНФРАСТРУКТУРА
КУРОРТІВ**

ОРГАНІЗАТОР

Центр виставкових технологій
Тел./факс: 38 (048) 777 45 56, 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

25 · 27 ЛЮТОГО 2016

ОДЕСА.
ВИСТАВКОВИЙ КОМПЛЕКС
ОДЕСЬКОГО ПОРТА

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ



ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

10^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС



ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

5^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

2^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

4 - 6.10.2016

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2
Минск, Республика Беларусь

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86
E-mail: transport@tc.by <http://tc.by>



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА и КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»

Решение энергетических проблем Украины путем совершенствования систем менеджмента

Украина испытывает дефицит энергоносителей, который особенно обострился в последнее время. Одним из эффективных путей решения энергетических проблем может стать массовое совершенствование систем энергоменеджмента отечественными предприятиями и организациями. В этой связи в статье приведено описание современной системы энергоменеджмента в соответствии со стандартом ISO 50000, возможности и потенциальная польза ее внедрения. Также на примере Германии рассмотрены действенные способы законодательного стимулирования энергоэффективности и внедрения систем энергоменеджмента в масштабах государства, что может стать хорошим примером и для нашей страны.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ УКРАИНЫ

Энергетические проблемы в Украине сегодня имеют несколько основных причин. Во-первых, это отсутствие достаточного количества газа собственной добычи, и, следовательно, зависимость от поставок газа из-за рубежа. Большой объем этих поставок идет из России. Все годы независимости отмечались многочисленные недоразумения и скандалы, связанные с такими поставками. Сегодня эти проблемы многократно усугубились. Во-вторых, многие угольные шахты Донбасса оказались на территориях, временно не контролируемых Украиной. Среди них — все шахты с антрацитовыми сортами угля, которые в основном используются на украинских тепловых электростанциях. Поэтому стране приходится

и уголь покупать за рубежом. В-третьих, в Украине еще не прошел "Чернобыльский синдром", настроенное отношение к атомным электростанциям. Кроме того, у нас не производится собственное ядерное топливо, его также приходится закупать за рубежом. Таким образом, Украина, которая всегда имела избыток вырабатываемой электроэнергии, вынуждена ее также импортировать.

И, наконец, известно, что энергоемкость продукции украинских предприятий в несколько раз выше, чем на предприятиях развитых стран. При таких условиях говорить о конкурентоспособности украинских товаров на международных рынках очень сложно.

В этой связи перед Украиной все острее встает проблема обеспечения энергоэффективности во всех сферах жизнедеятельности.

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ
И ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ
ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ**

В последние годы расширяются действия международных организаций в области энергоменеджмента и энергоэффективности.

В качестве примера можно привести Рабочую группу по энергоменеджменту (РГЭМ) Технического Комитета 242 международной организации по стандартизации (ISO), которая использует обширный опыт своих 13 стран-участниц для того, чтобы ускорить принятие и использование систем энергоменеджмента, таких как ISO 50001, в промышленности и в зданиях коммерческого назначения по всему миру. Ключевые тематические области деятельности по энергоменеджменту:

- разработка модели проектов; выявление и распределение ресурсов; поддержка национальных программ и политики в этой сфере;

- совместная работа с РГЭМ для продвижения лучших мировых практик по ISO 50001;

- обеспечение техническими экспертами правил и других административных участников по вопросам разработки, оформления, реализации и оценки программ с целью помощи организациям при внедрении стандартов.

Международной организацией, действующей в сфере энергоменеджмента, является также Форум по чистой энергии (СЕМ) — мировой правительственный форум высшего уровня, сосредоточенный на ускорении перехода к глобальной экономике чистой энергии. Одними из основных глобальных целей СЕМ являются повышение мирового уровня энергоэффективности и использование возобновляемых источников энергии.

Сотрудничество с международными организациями, изучение и использование передового зарубежного опыта в этой сфере должно способствовать решению проблем энергоэффективности в Украине.

В настоящее время в Украине параллельно выполняется и планируется целый ряд проектов в сфере энергоэффективности и энергоменеджмента. Так, в стадии реализации находится третья фаза проекта "Стратегия повышения отраслевой конкурентоспособности для Украины", который выполняется в рамках Инициативы OECD для Восточной Европы и Южного Кавказа. Одним из основных направлений проекта является улучшение в Украине ситуации в сфере энергоэффективности. В ходе выполнения проекта отмечено, что между развитыми европейскими странами и Украиной в сфере энергоэффективности имеется существенный разрыв, который характеризуется, в частности:

- несовершенством системы мотивации решения задач энергоэффективности: отсутствием соответствующей законодательной и методической базы, сложностями с финансированием и т.п.;

- недостаточным пониманием проблематики энергоэффективности среди конечных потребителей;

- восприятием энергоэффективности как несущественного вопроса для частных компаний;

- нежеланием конечных пользователей заниматься энергоэффективностью и заключать долгосрочные контракты в этой части;

- разрывом на рынке труда: повышенным спросом на экспертов в сфере энергоэффективности и одновременно их ограниченным предложением и др.

Отдельно здесь выделено несовершенство систем энергоменеджмента на большинстве украинских субъектов хозяйствования и невосприятие этими субъектами аутсорсинга управления в сфере энергетики.

Параллельно в рамках сотрудничества между Организацией Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО) и Национальным техническим университетом Украины "Киевский политехнический институт" (НТУУ "КПИ") началась реализация проекта технической помощи UKR IEE "Внедрение стандарта систем энергоменеджмента в промышленности Украины", финансируемого за счет Глобального экологического фонда (ГЭФ).

Целью проекта является развитие рыночных условий для повышения энергоэффективности и внедрения международного опыта в управлении энергопотреблением энергоемких производственных предприятий Украины — больших, средних и малых как основы для повышения их конкурентоспособности при обеспечении комплексного подхода к снижению выбросов парниковых газов и улучшению окружающей среды.

Планируется также проведение еще ряда проектов, финансирование которых могут осуществлять ЕИБ, ЕБРР, НЕФКО, GIZ, другие фонды и финансовые структуры. С украинской стороны в осуществлении этих проектов принимают участие такие государственные органы, как Госэнергоэффективности, Минрегион, Минэкономразвития, Минприроды Украины.

Но, к сожалению, все эти проекты не скоординированы друг с другом, не имеют общей цели, не налажен обмен информацией между ними, а потому они не могут дать максимального эффекта. Кроме того, многие из этих проектов направлены на осуществление разовых мероприятий в сфере энергосбережения и повышения энергоэффективности, а не на разработку систем энергоменеджмента, которые содержат в себе встроенный механизм самосо-

вершенствования в этой сфере, т.е. дают предприятиям, выражаясь иносказательно, не рыбу, а сеть для ловли рыбы.

НЕОБХОДИМОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ СЭНМ

Рассмотрим подробнее причины целесообразности внедрения систем энергетического менеджмента. Это, прежде всего, растущее мировое потребление энергии при одновременном сокращении природных ресурсов и вызванное использованием ископаемых видов топлива изменение климата. К человечеству пришло понимание, что ответственность перед будущими поколениями требует не только политических действий отдельных государств и международного сообщества, но и бизнес-стратегий для эффективного использования энергии. Именно при помощи эффективного энер-

гоменеджмента предприятия могут внести существенный вклад в сбережение ресурсов и защиту климата. Инструменты системы менеджмента обеспечивают необходимую основу для оптимизированного использования энергии и связанного с ним сокращения производственных выбросов углекислого газа. В контексте развития энергетических рынков они также идеально подходят в качестве системного инструмента экономии денежных средств.

Стандарт ISO 50001 может применяться во всех организациях независимо от их отраслевой принадлежности и размера. Для производственных предприятий энергоемких отраслей этот стандарт приобретает особую актуальность. Но даже для предприятий среднего размера введение системы энергетического менеджмента позволяет выявить значительный потенциал энергосбережения. Стандарт ISO 50001 регулирует требования к эффективному обра-

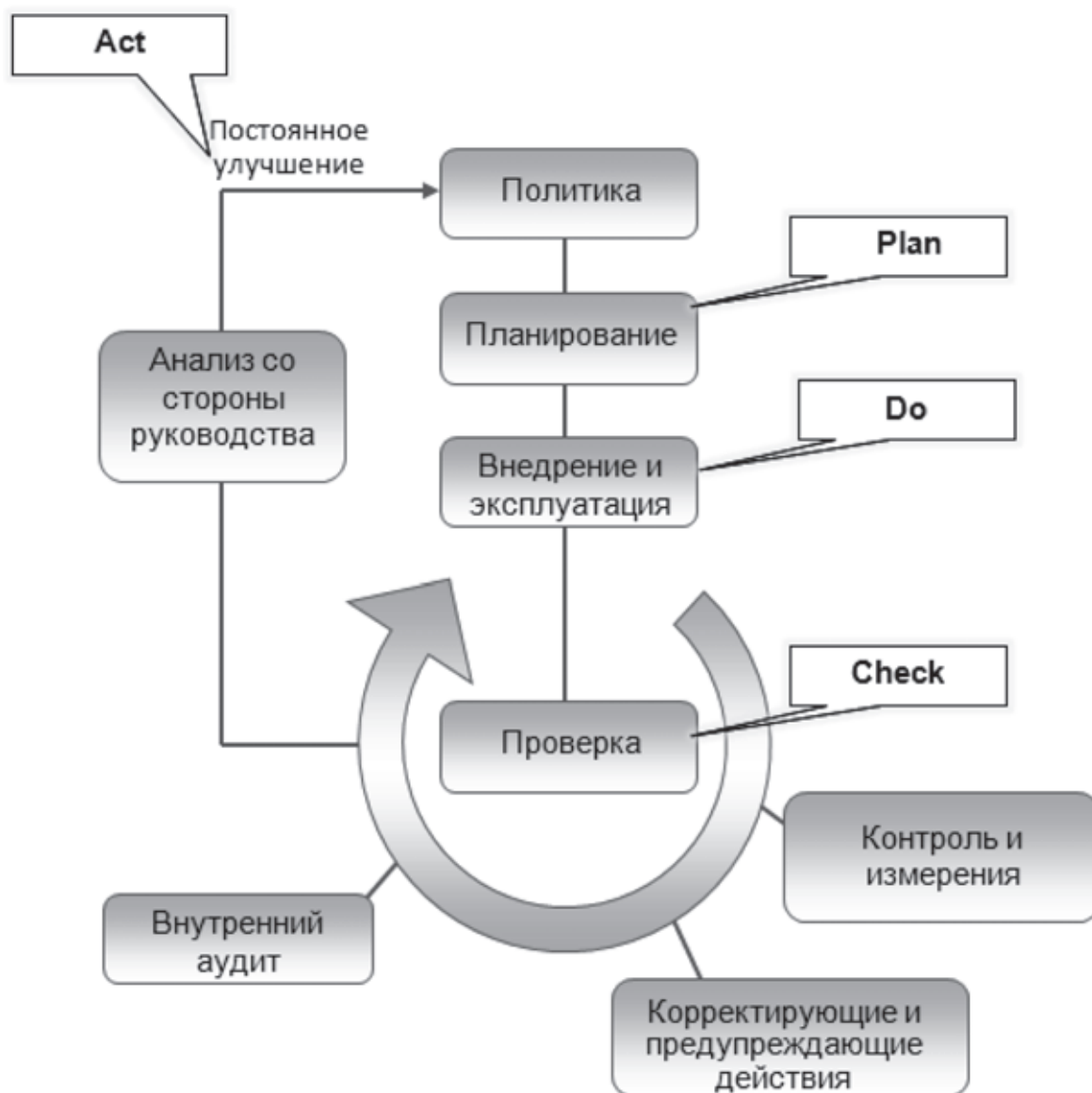


Рис. 1. Модель системы энергетического менеджмента

щению с энергией и позволяет проводить систематическую оценку энергопотребления. На этой основе можно реализовывать потенциал для постоянного улучшения энергоэффективности. Имеется много веских причин для внедрения систем энергетического менеджмента. Вот некоторые из них:

- идентификация энергоемких процессов и производственных областей с потенциалом энергосбережения;

- снижение расходов на энергию;

- уменьшение эмиссий парниковых газов;

- использование законодательных льгот и послаблений (например, для Германии это схема выплат компенсаций по Закону об энергоэффективности);

- безопасность энергоснабжения;

- соблюдение соответствующих законодательных требований.

Как уже упоминалось, построение системы энергоменеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 50001 по своей сути сопоставимо с построением системы экологического менеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 14001. Основу для постоянного улучшения этих систем менеджмента (как и всех остальных систем менеджмента) представляет цикл Деминга. Между обоими стандартами существует большое структурное сходство. Для организаций с эффективной системой экологического менеджмента (ISO 14001) внедрение требований стандарта ISO 50001 можно выполнить легче.

Модель системы энергетического менеджмента с привязкой к этапам цикла Деминга представлена на рис. 1. Кратко опишем ее, обращая внимание на связь с системой экологического менеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 14001.

При введении системы энергоменеджмента высшее руководство, в первую очередь, должно сформулировать свою энергетическую политику. Она утверждает основополагающие руководящие линии в области энергетики и основные принципы действия предприятия, а также определяет долгосрочные цели для энергоменеджмента. Подобное требование присутствует во всех системах менеджмента.

Энергетическое планирование согласуется с энергетической политикой и должно вести к осуществлению действий, направленных на постоянное улучшение энергетической результативности деятельности организации. В процессе энергетического планирования организация должна идентифицировать применимые к ее деятельности законодательные и другие требования в отношении использования и потребления энергии, а также обеспечения энергетической эффективности. Энергетическое планирование начинается с энергетического анализа. Энергетическое планирование включает анализ тех видов деятельности организации, которые могут влиять на энергетическую

результативность, т.е. на измеряемые результаты, относящиеся к энергетической эффективности (отношению между полученным результатом, относящимся к выполнению работы, услуге, товарам или энергии, и энергией, поступившей на вход), использованию и потреблению энергии. Обратим внимание, что на потребление энергии в организации могут влиять здания, оборудование, системы, процессы и персонал. Для проведения энергетического анализа необходимо установить энергетический базис (ориентиры, выраженные в количественном исчислении, дающие основу для сравнения энергетической результативности) и определить показатели, подходящие для осуществления мониторинга и измерения результативности ее энергетической деятельности. В результате проведения энергетического анализа организация определяет области значительного использования энергии (аналог существенных экологических аспектов ISO 14001) и приоритеты возможных действий для улучшения энергетической результативности.

После этого организация устанавливает энергетические цели и задачи, учитывая законодательные и другие требования, которые она обязалась выполнять, режимы значительного использования энергии и возможности для улучшения энергетической результативности согласно тому, как это определено в энергетическом анализе. Организация также должна рассмотреть условия, связанные с ее финансовым состоянием, управлением процессами и ведением бизнеса, варианты технологических решений, а также точки зрения заинтересованных сторон. Для достижения установленных целей и задач организация должна разработать и выполнить планы соответствующих мероприятий. Эти моменты также соответствуют требованиям ISO 14001.

Системы энергетического менеджмента позволяют не просто проводить отдельные разовые мероприятия по уменьшению потребления энергии. Они являются действительно системным постоянно действующим инструментом, позволяющим организациям определять и анализировать все аспекты своей деятельности, связанной с энергией, и управлять ими для повышения энергоэффективности, получая при этом как экономические, так и экологические преимущества. А для государств и мирового сообщества в целом такие системы являются весомым вкладом в достижение устойчивого развития.

Первым шагом к внедрению **системы энергоменеджмента** может стать проведение **энергоаудита**. Так называется систематическая инспекция и анализ использования и потребления энергии оборудованием, зданием, системой или организацией с целью идентификации потоков энергии и потенциала для повышения эффективности использования энергии, а также составление отчета о результатах. Требования к энергоаудитам определены в междуна-

родном стандарте ISO 50002 и в немецком стандарте DIN EN 16247-1. В соответствии с этими стандартами энергоаудиты должны:

а) базироваться на фактических, замеренных, поддающихся проверке эксплуатационных данных энергопотребления и характеристиках нагрузок (для электроэнергии);

б) включать в себя подробную проверку характеристик энергопотребления зданий или групп зданий и производственных процессов или оборудования в промышленности, в том числе транспортировки;

в) быть основанными на возможностях анализа стоимости жизненного цикла, а не простого срока окупаемости, для учета долгосрочных сбережений, остаточной стоимости долгосрочных инвестиций и ставок дисконтирования;

г) являться соразмерными и таким образом репрезентативными, чтобы это обеспечивало достоверную картину общей энергоэффективности, а также позволяло выявить наиболее важные возможности для улучшения.

Энергоаудиты должны предоставлять возможность проведения подробных валидированных расчетов по предлагаемым мерам и тем самым давать четкую информацию о потенциальной экономии. Данные, используемые для энергоаудита, должны сохраняться для исторических анализов и прослеживания выполненной работы. Заметим также, что энергоаудиты в соответствии со стандартом DIN EN 16247-1 нельзя отождествлять с аудитами систем энергоменеджмента. При энергоаудитах анализируются конкретные данные с тем, чтобы выявить потенциалы энергосбережения, в то время как при аудите системы энергоменеджмента проверяется соответствие системы энергоменеджмента требованиям стандарта ISO 50001.

ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ И СТИМУЛИРОВАНИЯ СЭНМ

Если в Украине только сейчас подходят к пониманию важности энергоменеджмента и энергоаудитов для повышения энергоэффективности и решения энергетических проблем, то в Европейском Союзе давно уже это осознали. Однако там поняли важность еще одного обстоятельства. Несмотря на то, что как экономическая, так и экологическая польза от энергоменеджмента и энергоаудитов кажется вполне очевидной, этого, к сожалению, не всегда достаточно, чтобы предприятия захотели заниматься этой деятельностью. Для того, чтобы подобные подходы широко и успешно распространялись в стране, необходимо, кроме разъяснения их реальной пользы для предприятий, осуществлять законодательное **стимулирование** деятельности в области энергоэффективности и энергоменеджмента. В Европейском Союзе введен ряд соответствующих директив. Одной из основных в этой области является дирек-

тива **2012/27/EU по энергетической эффективности**. Показательными являются причины принятия этой директивы: "Союз сталкивается с беспрецедентными вызовами, которые вызваны необходимостью преодоления растущей зависимости от импорта энергоносителей, нехватки энергоресурсов и экономического кризиса, а также сдерживания изменения климата. Энергоэффективность является ценным инструментом для решения этих проблем. Она повышает надежность энергоснабжения Союза за счет снижения потребления первичной энергии и импорта энергии. Она способствует экономически эффективному уменьшению выбросов парниковых газов и тем самым смягчению последствий изменения климата. Переход к повышению энергоэффективности экономики должен также ускорить распространение инновационных технологических решений, повысить конкурентоспособность промышленности ЕС и тем самым стимулировать экономический рост и создание высококачественных рабочих мест в ряде отраслей промышленности, связанных с энергетической эффективностью".

В 2007 г. Советом ЕС было принято решение к 2020 г. сэкономить 20% первичной энергии по сравнению с прогнозом, и европейские государства в директиве 2012/27/EU обязались разработать национальные планы действий по достижению этой цели. В статье 8 этой директивы определяется обязанность государств-членов содействовать доступности высококачественных энергоаудитов. Государства-члены также обязаны разрабатывать программы, поощряющие малые и средние предприятия добровольно проходить энергоаудиты. Для крупных предприятий в директиве имеется обязательство провести первые энергоаудиты не позднее 5.12.2015 г. и затем проводить их каждые 4 года.

ОПЫТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ В ГЕРМАНИИ

Как же подошли к реализации этой директивы в Германии? За общую ее реализацию отвечает Федеральное министерство экономики и энергетики (BMWi), при этом его поддерживает Федеральное бюро энергоэффективности. Для обеспечения соблюдения упомянутых требований директивы 2012/27/EU в Германии используются два подхода.

С одной стороны, существует **добровольный подход**, связанный с **финансовым стимулированием**, в последние годы успешно реализуемый при помощи Постановления о возврате налога на электроэнергию эффективных систем (SpaEfV) и Закона о возобновляемых источниках энергии. Поскольку стоимость электроэнергии и соответствующий налог в Германии очень высоки, предприятия могут получить действительно существенную экономическую выгоду.



Рис. 2. Реализация статьи 8 Директивы об энергоэффективности в Германии

С другой стороны, в 2015 г. вступает в силу измененный Закон об энергетических услугах и других мерах по повышению энергоэффективности, который регулирует **обязательный подход**.

Следует отметить, что оба эти подхода предусматривают внедрение систем энергоменеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 50001 или системы экологического менеджмента в соответствии с EMAS, а если такой системы нет, то проведение энергоаудитов в соответствии со стандартом EN 16247-1 как альтернативу для малых и средних предприятий.

Реальный опыт Германии показывает действенность этих подходов, мероприятия по повышению энергоэффективности проводятся на большом количестве немецких предприятий с привлечением соответствующих специалистов. Сочетание двух подходов к реализации директивы 2012/27/EU в Германии проиллюстрировано на рис. 2.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ СЭНМ В УКРАИНЕ

Решению проблем энергоэффективности в Украине может способствовать сотрудничество с международными организациями, изучение и использование передового зарубежного опыта в этой сфере. Основываясь, в частности, на опыте Германии, можно сделать вывод, что сочетание обязательных требований с экономическим стимулированием повышения энергоэффективности предприятий было бы весьма полезно внедрить и в украинское законодательство. Это способствовало бы решению наших энергетических и частично экономических проблем, а также фактически приблизило бы Украину к соответствию европейским стандартам, что само по себе является важной и актуальной задачей, особенно в условиях действия Соглашения об ассоциации Украины и ЕС.

Как уже упоминалось выше, в настоящее время в Украине проходит целый ряд проектов в сфере энергоэффективности и энергоменеджмента. Их организуют и финансируют ряд международных организаций и фондов, таких, например, как ЮНИДО, OECD, ЕИБ, ЕБРР, НЕФКО, GIZ и др. Но, поскольку эти проекты не скоординированы друг с другом, не имеют общей цели, не обмениваются информацией, не носят комплексного характера, они не могут дать соответствующего эффекта.

В связи с вышеизложенным, Украинская ассоциация качества (УАК) готова предложить комплексный проект по решению проблем энергоэффективности в Украине путем внедрения систем энергоменеджмента на отечественных предприятиях (организациях). УАК имеет успешный опыт выполнения подобных международных проектов в сфере менеджмента качества и экологического менеджмента.

В соответствии с этим проектом предлагается выполнение следующих основных работ:

— обучение группы специалистов в сфере энергоменеджмента по программам, соответствующим европейским и международным требованиям;

— сертификация обученных специалистов независимым органом сертификации, аккредитованным в соответствии с требованиями ISO 17024 и имеющим полномочия выдавать сертификаты международного образца;

— разработка и внедрение пилотных систем энергетического менеджмента в четырех организациях Украины с участием обученных специалистов;

— сертификация разработанных систем энергоменеджмента с получением украинского и международного сертификатов;

— стажировка участников проекта в европейских организациях, успешно внедривших и использующих системы энергоменеджмента.

Для выполнения этого проекта УАК имеет все необходимые предпосылки и возможности:

— так, еще в 2000—2001 гг. в рамках проекта "УНИКУМ" программы "Трансформ" совместно с DGQ было обучено 26 специалистов в сфере менеджмента качества, которые успешно прошли сертификацию по квалификациям "Менеджер качества" и "Аудитор качества" с получением сертификатов DGQ и EOQ. В рамках этого проекта были также разработаны, внедрены и сертифицированы Системы менеджмента качества на 4 украинских предприятиях, была проведена стажировка ряда специалистов на предприятиях Германии. В 2001—2002 гг. подобный проект был повторен в сфере экологического менеджмента. Материалы проекта были переданы УАК для мультипликации в Украине. В результате в УАК была обучена группа специалистов европейского уровня и созданы Орган сертификации персонала, Орган сертификации систем менеджмента, учебный центр и консалтинговая организация европейского уровня;

— орган сертификации персонала (ОСП) УАК аккредитован в Национальном агентстве по аккредитации Украины (НААУ, ассоциированный член ЕА) в соответствии с требованиями ISO 17024 и может выдавать соответствующие национальные сертификаты, признаваемые в Европе и в мире. На данный момент ОСП УАК выдал уже более 4000 сертификатов;

— входящий в УАК орган по сертификации систем менеджмента "ПРИРОСТ — член группы DQS" аккредитован в НААУ и может выдавать как сертификаты DQS, так и свои сертификаты под аккредитацией НААУ;

— входящая в УАК Компания профессионалов качества "Системы" имеет большой опыт обучения персонала и консалтинга в сфере менеджмента;

— УАК имеет партнеров в Европе, которые готовы поддержать этот проект;

— ряд украинских предприятий уже выразил готовность участвовать в этом проекте.

После выполнения проекта в Украине появится еще одна группа специалистов, понимающих смысл и важность работ в сфере энергоменеджмента и энергоэффективности и способная мультиплицировать эти знания на всех уровнях (от предприятий и организаций до руководства страны). Предприятия, на которых будут разработаны и сертифицированы системы энергоменеджмента, станут ролевыми моделями и примером для других предприятий всех отраслей в Украине.

Украинская ассоциация качества приглашает заинтересованных украинских и зарубежных партнеров подключиться к реализации предложенного проекта.

ВЫВОДЫ

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что системы энергетического менеджмента при массовом правильном внедрении могут способствовать эффективному решению энергетических проблем Украины. Но это станет возможным только в случае:

— достижения понимания значения систем энергоменеджмента на всех уровнях — от предприятий и организаций до органов местной и центральной исполнительной и законодательной власти;

— объединения усилий отечественных и зарубежных специалистов, технических и финансовых организаций, проведения ими успешных комплексных проектов;

— использования европейского, в частности немецкого, опыта стимулирования внедрения систем энергоменеджмента;

— создания и поддержки компетентных организаций в сфере энергоменеджмента и энергоаудита, а также независимых органов сертификации персонала и систем энергоменеджмента.

*ЭГГЕРТ Марина,
КАЛИТА Петр, КАБАКОВ Юрий*

III СПЕЦІАЛІЗОВАНА ВИСТАВКА

АГР СФЕРА

ЗЕРНОСФЕРА 

23-25 ЛИСТОПАДА 2016

ВИСТАВКА ПРОХОДИТЬ ЗА ПІДТРИМКИ

ОДЕСА · МОРВОКЗАЛ



МІНІСТЕРСТВО АГРАРНОЇ ПОЛІТИКИ
ТА ПРОДОВОЛЬСТВА УКРАЇНИ

ЗА ПІДТРИМКИ



ОСНОВНІ РОЗДІЛИ ВИСТАВКИ:

- Виробництво та переробка зернових та олійних культур
- С/г техніка
- Агрохімія, ЗЗР
- Насіння
- Тваринництво
- Кормовиробництво
- Іригаційні системи
- Агротранспорт та логістика
- Агроіндустріальне будівництво
- Харчова та переробна промисловість

ГЕНЕРАЛЬНИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ПАРТНЕР

Пропозиція

МЕДІА-ПАРТНЕР

**УКРАЇНА
АГРАРНА**

ЦЕНТР ВИСТАВКОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 38 (048) 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

ОРГКОМІТЕТ



Профессиональная подготовка персонала транспортно-экспедиторских организаций и других участников международной цепи поставки



Один из вопросов, находящихся в постоянном поле зрения Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс", — постоянное совершенствование уровня профессиональной подготовки персонала транспортно-экспедиторских организаций и других участников международной цепи поставки. Прокомментировать это направление работы Ассоциации мы попросили генерального директора "Укрвнештранса" Андрея Гатаулина.

— *Какую цель преследует Ассоциация "Укрвнештранс", занимаясь вопросами профподготовки экспедиторов?*

— Говоря о профподготовке и о деятельности нашей Ассоциации вообще, мы постоянно задаемся вопросами: Какова наша цель? Во что мы верим? Зачем мы существуем?

И мы каждый раз находим ответ — что бы мы ни делали, мы верим, что мы бросаем вызов статусу-кво.

Мы верим, что можно мыслить по-другому, действовать по-другому. Мы бросаем вызов статусу-кво в сфере профессиональной подготовки персонала посредством предоставления превосходных теоретических знаний и уникальных практических навыков, задействования лучших в стране тренеров-практиков.

Так вышло — мы предлагаем самые лучшие курсы и тренинги для людей, которые верят в то, во что верим мы.

— *Как сами экспедиторы оценивают необходимость повышения профподготовки?*

— Мы постоянно проводим опросы как среди участников Ассоциации, а это преимущественно крупнейшие транспортно-экспедиторские организации Украины, так и среди транспортно-экспедиторских организаций, не являющихся участниками нашей Ассоциации, с целью выяснить, насколько важно для людей их образование.

Мы с удовлетворением выясняем, что сто процентов респондентов считают важным:

- свое общее образование;
- свое профессиональное образование;
- регулярно повышать уровень своей профессиональной подготовки.

Однако нас очень опечалил и насторожил факт того, что львиная доля респондентов уделяют катастрофически мало времени повышению уровня профессиональной подготовки.

Транспортных экспедиторов называют архитекторами перевозки и заслуженно относят к элите транспортно-логистического рынка. Экспедиторы, в ходе своей профессиональной деятельности, распоряжаются высокостоимостными грузами, а значит, и несут ответственность за этот самый груз. И именно от четких, слаженных и профессиональных действий персонала транспортно-экспедиторских организаций напрямую зависит успех их клиентов, наряду с их собственным успехом. Указанный факт нас встревожил, потому что мы отчетливо понимаем, что людям свойственно верить, что плохое случается только с другими, а не с ними. Что только другие люди несут колоссальные материальные потери и репутационные риски из-за непрофессиональных действий своих же коллег. И только факт свершившейся неприятности возвращает людей к суровым реалиям жизни.

Думаем, что всем нам следует серьезно задуматься над сказанным и оперативно принять простые и действенные меры по избавлению от потенциальных угроз — регулярно направлять персонал для прохождения профессиональной подготовки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА. Ведь это так просто!

— *Какие действия необходимо предпринять желающим повысить свой профессиональный уровень?*

— Все, что нужно сделать — это обратиться в Ассоциацию "Укрвнештранс" по телефону +380442060509 или по адресу secretariat@atfl.org.ua и записаться на наши уникальные курсы и тренинги.

Обращаем особое внимание на курсы профподготовки в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:

1. "Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)".

2. "Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)".

Курсы проводятся в Одессе и Киеве.

— *Какие преимущества для персонала транспортно-экспедиторских организаций и других участников международной цепи поставки, связанные с получением диплома ФИАТА, Вы бы могли выделить?*

— Мы призываем — не упустите свой уникальный шанс:

1. Посвятить себя одной из самых бурно развивающихся и инновационных профессий — профессии международного транспортного экспедитора.

2. Получить превосходные теоретические знания и уникальные практические навыки в сфере международного транспортного экспедирования и управления цепями поставок в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА от лучших тренеров — профессионалов-практиков, прошедших специальную подготовку для тренеров в соответствии со стандартом ФИАТА "Train-the-Trainer".

3. Подтвердить свой профессионализм в сфере международного транспортного экспедирования и управления цепями поставок международными дипломами ФИАТА, которые:

— издаются в швейцарском Цюрихе на английском языке;

— признаются транспортно-экспедиторскими организациями в более чем ста пятидесяти странах мира, что открывает перед Вами новые возможности по трудоустройству на всех континентах нашей планеты.

Завершая интервью, от имени Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" хочу заверить, что наши двери всегда гостеприимно распахнуты для всех заинтересованных участников международной цепи поставки.

Мы верим, что вместе мы сможем максимально эффективно использовать наш самый ценный актив для достижения успеха — нас с вами — людей, доверяющих друг другу, стремящихся трудиться, учиться и развиваться.

Мы стремимся объединить бизнес и образование для достижения более высоких целей!

Анализ итогов Всеукраинского конкурса студенческих работ "Логістика майбутнього. 5PL-провайдер в Україні. Пропоную"

Искра озарения появляется, когда вы меняете угол зрения, когда вы решаете изменить положение и посмотреть на вещи с нового ракурса...

Даниэль Бурс, Джон Д. Манн

Анонсируя конкурс студентов, организаторы отмечали: "Мы живем в эпоху радикальных изменений, которые обусловлены влиянием факторов глобализации, информатизации, интеллектуализации. Наукоемкое производство, Интернет, облачные решения,

базы знаний дают толчок увеличению продуктивности процессов и влияют на все стороны жизни, в том числе и логистической деятельности". Организаторы конкурса — это компания "5PL", Украинская логистическая ассоциация, Ассоциация транспортно-экспедиторских и логистических орга-

низаций Украины "Укрвнештранс" и, конечно, авангард украинского логистического бизнеса — компании ZAMMLER, "Диана Люкс Логистик", "Эколь" и "Кюне и Нагель-Украина". Их директора лично рассматривали конкурсные работы, участвовали в итоговом подведении результатов и награждении победителей. Конечно, они имели свой бизнес-интерес, они прагматично рассматривали кандидатуры конкурсантов как своих будущих сотрудников. Нестандартная тема вызвала и нестандартное обсуждение, уходящее, иногда, в толкование терминологии и теории управления цепями поставок и логистики как современной науки.

Откуда и почему появился в наших категориях организации и транспортирования материальных потоков товаров этот непривычный, еще недавно, для управленцев термин 5PL? Долгий путь с человечеством прошла логистика — от распределения продуктов питания специальными служащими в Римской империи до деятельности 5PL-провайдеров, деятельность которых обеспечивается информационными технологиями, сетями передачи данных, функционированием баз знаний — в глобальных автоматизированных системах сейчас... Логистика переросла в науку по мере увеличения цепей управления материальными потоками, увеличения видов транспорта, глобализации бизнеса, происходящим реинжинирингом производства посредством использования компьютерных технологий. ...И потребовалась классификация уровней, наивысший принятый сейчас — уровень 5PL. Таких компаний, позиционирующих себя как 5PL-провайдеры, в мире известно несколько. Украинский бизнес к ним не принадлежит. Наша страна вышла на рынок логистических услуг на десятки лет позже, чем страны Европы и мира. Авангард украинского логистического бизнеса может позиционировать себя только лишь с уровнем 3PL. На "Дне логистики" в Киевском университете экономики и технологий транспорта студенты спрашивали автора статьи — почему? Объяснения этого факта включали несколько причин — отсутствие крупного бизнеса в производстве предметов потребления, слабая интеграция в европейские процессы управления цепями поставок, экономика, ориентированная на вывоз сырья. Но наряду с этим наша страна имеет предпосылки, отсутствующие в Европе и в других странах мира. Украина может воспользоваться огромным преимуществом — единой автоматизированной системой железнодорожных грузовых перевозок — от отправителя до получателя, которая позволила осуществить электронный документооборот, а значит и возможность управления с помощью информационного пространства. На всем географическом пространстве страны. Это уникальная возможность для создания автоматизированного управления всей цепью поставок,

координации с существующими информационными моделями управления автомобилистов, авиаторов, на складах и в портах.

Чтобы воспользоваться существующими и потенциальными преимуществами и стать одной из ведущих стран в области управления цепями поставок и логистики, необходимо сделать рывок в будущее. И тут организаторы конкурса, чей интерес и бизнес непосредственно связаны с описываемыми процессами, решили воспользоваться умом, знаниями, фантазией, не испорченной бюрократической службой, студенчества, избравшего логистику своей будущей профессией. Возможно, прочитав мысли авторов книги "Озарение" Даниэля Бурса, Джона Д. Манна о том, что "в наши дни, когда темп развития технологий вырос так сильно, что человеческий разум едва поспевает за ним, развитый навык с высокой вероятностью угадывать будущее становится необходимостью". А кто как не студенты могут угадывать правильные ответы? В условиях написания работ студентам ставились вопросы:

— Должны ли мы копировать мировую практику или способны создать свой национальный продукт мирового уровня?

— Как можно превратить цепь поставок в систему с IT-управлением?

— Какие могут быть комплексные IT-решения для мультимодальных и интермодальных перевозок?

— Как достичь идеала? И подобные...

В конкурсе приняло участие 20 студенческих работ, авторы которых представляли 12 ВУЗов из всех уголков Украины. В выборе победителей жюри руководствовалось полнотой раскрытия темы, реальностью реализации концепций, уровнем знаний в области логистики и информационных технологий, а также креативностью мышления и формой подачи информации. Фамилии, наименования ВУЗов авторов работ при рассмотрении были зашифрованы, чем обеспечивалась объективность оценки каждым членом жюри. Члены жюри — люди из различных сфер деятельности в области логистики, различных научных и практических компетенций — почти единодушно обозначили круг победителей. Споры возникали при присуждении призовых мест работам. Тяжело было дифференцировать призовые места. Новый взгляд на техническую возможность срочной доставки специального груза в условиях мегаполиса жюри нашло в работе Прозори О., которая предложила использовать квадрокоптер с особой схемой компоновки. Эта работа соперничала с работой Карпович А., содержащей перечень основных черт провайдера уровня 5PL, среди которых и функция "перевода решений бизнеса в цифровой формат". Коллективная работа студентов Приднепровской государственной академии строительства и архитектуры, которая заняла



Победительница конкурса Прозоря Ольга приступила к обучению на курсах международных экспедиторов с получением диплома FIATA "Международный экспедитор грузов".

третье место, отразила основные функции интегрированной ИТ, а именно отслеживание процессов движения грузов и транспортных средств, сопровождение перевозок электронными документами и генерирование системой новых документов и отчетов. После обсуждения эксперты единодушно решили:

1 место и сертификат на право обучения на курсах международных экспедиторов с получением диплома FIATA "Международный экспедитор грузов" — Прозоря О. (Национальный авиационный университет);

2 место и денежное вознаграждение 5000 грн. — Карпович А. (НУ "Львовская политехника");

3 место и денежное вознаграждение 3000 грн. — коллективная работа Жуковой О., Журенко Е., Ищенко Т., Ермошиной О. (Приднепровская государственная академия строительства и архитектуры).

У директоров логистических компаний имелась возможность поощрения специальными призами студентов, работы которых обратили на себя внимание знаниями и уже профессиональными компетенциями. Логистическая компания "Кюне и Нагель-Украина" предоставила возможность прохождения стажировки на предприятии по программе "Интершип" Прозоре О. и Чернышову Д. (Национальный авиационный университет). Логистическая компания ZAMMLER пригласила на собеседование для дальнейшего устройства на работу Карпович А. (НУ "Львовская политехника").

Также спецпризом от "Диана Люкс Логистик" отмечена коллективная работа Пархоменко А., Шафиева Т., Багния В. (Приазовский государственный технический университет, Мариуполь). В работе мариупольцев отражен Форсайт — видение модели 5PL-оператора в новых экономических условиях и разработан состав модели его операционной деятельности.

Также была интересна работа Михайлюты Е. из Национального университета пищевых технологий, где она привела схему основных программных компонентов интегрированной цепи поставок. Совершенно справедливо отмечая, что функции 5PL-провайдеров должны содержать контроль процессов доставки груза. Компания "5PL" планирует предложить Михайлюте Е. при написании ее дипломного проекта разработать перечень бизнес-мероприятий для создания системы управления знаниями в логистической компании.

Организаторы конкурса поставили перед собой также параллельную цель — создание сообщества молодых грамотных людей с целью его сближения с профессиональной элитой Украины с получением возможности трудоустройства. Создание и поддержание такой системы как модели отношений — образование и бизнес.



Генеральный директор логистической компании "Заммлер Украина" Виктор Шевченко поздравляет Карпович Анну и приглашает на собеседование для дальнейшего устройства на работу.

Заява про екологічні наслідки виконання експлуатаційного днопоглиблення у внутрішній акваторії Одеського морського порту

Основна мета експлуатаційних днопоглиблювальних робіт — забезпечення умов безпеки мореплавства а також безпечного прийому і обслуговування суден задля збільшення об'ємів та економічних показників вантажопереробки. Заплановані роботи здійснюються в межах водних підходів та акваторії порту. Експлуатаційне днопоглиблення планується виконувати черпаковими земснарядами із транспортуванням ґрунту в самохідних шаландах на підводний відвал або всмоктуючим самовідвозним землесосом з транспортуванням ґрунту на підводний відвал.

Розробці підлягають ґрунти першої-третьої груп за складністю розробки. Складування ґрунтів планується на підводному відвалі методом вільного скидання.

Вплив на водні живі ресурси

Вплив днопоглиблення і дампінга ґрунтів на морське середовище виявляється як безпосередньо шляхом знищення біоценозів у заглиблюваній акваторії і в зоні скидання ґрунтів, так і побічно шляхом взмулення донних відкладень у зоні робіт і в прилеглих акваторіях. Внаслідок чого відбувається замулювання донних організмів, короткочасно знижується біомаса планктоценозу через зниження освітленості, підвищується вміст забруднюючих речовин у водному середовищі через десорбцію їх з поверхневого шару донних відкладень.

Результатом негативної дії дампіngu ґрунтів на екосистему північно-західної частини Чорного моря є зміна теплопровідності, оптичних властивостей води, погіршення умов дихання гідробіонтів, механічне пошкодження, а нерідко — загибель ряду видів.

З урахуванням аналізу наміченого днопоглиблення та досліджень, що проводились раніше, зроблено висновок, що днопоглиблення не позначається негативно на донних біоценозах суміжних районів і на їх планктонних комплексах. Негативна дія виражається у вилученні разом з ґрунтом і під час складування ґрунту засипання донних організмів, проте видовий склад і частково біомаса зообентоса на них через деякий час відновлюється.

Вплив на геологічне середовище

Заплановане експлуатаційне днопоглиблення спрямоване на підтримку глибин біля причалів та на підхідному каналі Одеського порту, схильних до природного заносу.

Враховуючи аналіз наміченої технології виробництва робіт, місць розташування підводного відвалу, а також досвід виконання експлуатаційного днопоглиблення в даному районі у попередні роки, можна у стислі терміни досягти необхідних габаритів на об'єктах експлуатаційного днопоглиблення, максимально використати технічні можливості днопоглиблювальних земснарядів, не вносячи істотних змін до геологічного доквілля.

Вплив на повітряне середовище

Експлуатаційне днопоглиблення планується в об'ємі 290 тис. м³, виконується багаточерпаковим земснарядом МС-Ш-750 продуктивністю 750 м³/год. з відвантаженням ґрунту, що розробляється, в самохідні шаланди з транспортуванням його на підводний відвал, або самовідвозним землесосом. Позиціонування земснаряду на ділянках виконання експлуатаційного днопоглиблення виконується за допомогою системи GPS.

Виходячи з аналізу технологічної схеми виконання експлуатаційного днопоглиблення, з достатньою мірою обґрунтованості, днопоглиблювальні механізми можна прийняти як пересувне джерело викидів, оскільки в режимі ґрунтозабору, транспортування та скиду ґрунту механізми весь час рухаються.

Валові викиди забруднюючих речовин за період проведення днопоглиблювальних робіт становитимуть:

Код	Найменування речовини	Валові викиди, т
301	Азоту діоксин	9,8006
328	Сажа	0,8798
330	Сірчистий ангідрид	0,5616
337	Окисел вуглецю	3,6864
2754	Вуглеводні граничні C12-C19	2,5992
	Всього:	17,5277

Як показав досвід, оцінки дії на повітря викидів продуктів згорання днопоглиблювального флоту, навіть у разі їх значної потужності, зона розповсюдження від джерела підвищених концентрацій забруднюючих речовин ($ГДК \geq 1,0$) не перевищує 50-70 м. Враховуючи те, що основні райони виконання експлуатаційного днопоглиблення знаходяться на значному віддаленні від селитебних зон, викиди забруднюючих речовин від технічних засобів експлуатаційного днопоглиблення не вплинуть істотно на стан атмосферного повітря прилеглого району.

Узагальнені підсумки оцінки дії на навколишнє середовище

Кількість відходів, що утворюються на суднах земкаравану, зведена до мінімуму, і за умови виконання нормативних вимог щодо поводження з судновими відходами негативна дія виключається. Утилізація відходів суден днопоглиблювального флоту здійснюється на підставі договорів зі спеціалізованими підприємствами.

Для контролю за станом гідрологічних, гідрохімічних і гідробіологічних показників водного середовища, а також з метою запобігання можливості негативної дії та визначення фактичного впливу на екосистему експлуатаційне днопоглиблення буде супроводжуватися комплексним екологічним моніторингом. Виконання моніторингу буде доручено спеціалізованій організації.

Під час виконання днопоглиблювальних робіт не передбачається організація будь-яких систем зв'язку на базі стаціонарної радіостанції: враховуючи віддалення суден технічного флоту від берега, оперативний зв'язок між їх екіпажами і береговим майданчиком здійснюватиметься на базі переносних і мобільних радіостанцій, закріплених за відповідними службами, технологічно пов'язаними з виконанням робіт. Тому можна стверджувати, що такий несприятливий виробничий чинник, як електромагнітні поля, не діятиме шкідливо.

Експлуатаційне днопоглиблення не впливає на режим температури та вологості атмосфери. Теплові забруднення і значні випаровування на об'єкті відсутні. Тобто активного і масштабного впливу на мікрокліматичні умови не очікується.

Оцінюючи соціальне значення робіт, слід зазначити, що в результаті їх виконання будуть створені умови безпечного і безперешкодного підходу суден до діючих причалів порту. Це дозволить реалізувати діючі та нові інвестиційні проекти, які забезпечать додатковий дохід і відрахування до бюджету.

Експлуатаційне днопоглиблення не надасть шкідливої дії на промислові, сільськогосподарські і житлово-експлуатаційні об'єкти, наземні і підземні споруди, соціальну організацію території, пам'ятники архітектури, історії, культури і інші елементи техногенного середовища. Забезпечення раціональної організації техногенного середовища, яке сприяє вдосконаленню роботи порту, в цілому позитивно діятиме на даний компонент навколишнього середовища.

Щодо сукупності всіх чинників можна стверджувати, що під час виконання експлуатаційного днопоглиблення акваторії Одеського морського порту не виникне істотних негативних змін в природному навколишньому середовищі регіону, не буде негативних соціально-економічних наслідків, вплив на природне середовище носитиме короткочасний характер, обмежений часом проведення експлуатаційного днопоглиблення.

Директор НВО "АВІА"

Л.П. Серенко

Начальник адміністрації
Одеського морського порту

М.Ю. Соколов



УКРВНЕШТРАНС

АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ

/Основана в 1992 году/

Мы – успешно действующая платформа для коммуникации многочисленных международных и национальных профессиональных и деловых ассоциаций, союзов и общественных организаций, действующих в области экспедирования, транспорта, логистики, профессиональной подготовки, таможенных и других сопутствующих услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса и международной торговли, а также центральных органов исполнительной власти и местного самоуправления Украины с целью практической реализации актуальных направлений взаимодействия.

Ассоциация, не вмешиваясь в производственную и коммерческую деятельность своих Участников, координирует отраслевую деятельность Участников с целью защиты их общих интересов, как в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, так и в различных международных правительственных и неправительственных организациях.

Ассоциация, действуя на принципах добровольности, равенства перед законом, открытости, прозрачности и публичности, всячески способствует:

- осуществлению внешнеэкономической деятельности Участников Ассоциации;
- развитию международного сотрудничества, адаптации законодательства Украины к международным стандартам в сфере экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг;
- свободному вхождению Участников Ассоциации в международную информационную среду в области внешнеэкономической деятельности;
- участию Участников Ассоциации в международных программах по упрощению процедур внешнеторговых операций и внедрению электронного обмена данными во время таких операций;
- установлению связей Участников Ассоциации с новыми партнерами, участию в работе международных организаций, действующих в сфере экспедирования, транспорта, логистики, таможенных и других услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса.

Член международных организаций:



Ассоциированный член



Учредитель



Наблюдатель



Ассоциированный член

secretariat@atfl.org.ua

atfl.org.ua



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ



5 ПРИЧИН

**ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ
ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ ЖУРНАЛА**

www.transport-journal.com

ПРЯМАЯ ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ	ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ ПОДПИСНЫЕ АГЕНТСТВА
I. ПОДПИСКА	
Подписку можно оформить с любого числа и на любой срок, как на печатную и на электронную версии, так и "Комплексный пакет"	Подписку можно оформить только на электронную версию
II. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА	
Цена подписки за 1 экземпляр дешевле. При оформлении подписки на полгода, год и более — предоставляются спеццены	Цена подписки за 1 экземпляр больше. Стоимость подписки неизменна независимо от срока подписки
III. ДОСТАВКА ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ	
Курьером — в Киеве и Одессе в течение 1-го дня. Почтой — прямая рассылка из редакции	Только рассылка почтой, через офисы подписных агентств, что увеличивает срок доставки
IV. ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ	
Подписчики имеют возможность бесплатного размещения в журнале новостей, сообщений, статей и др. аналитических, обзорных, информационных материалов о деятельности и достижениях организации подписчика	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности бесплатного размещения в журнале аналитических, обзорных и информационных материалов о деятельности и организации подписчика
V. БОНУСЫ	
Подписчики имеют возможность размещения в журнале цветных и ч/б рекламных и информационных материалов: модулей, статей — по спецценам	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности размещения по спецценам цветных и ч/б материалов

ПО ВОПРОСАМ ОФОРМЛЕНИЯ ПОДПИСКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБРАЩАЙТЕСЬ ПО АДРЕСУ:
 УКРАИНА, 65001, Г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», ЖУРНАЛ «ТРАНСПОРТ»
 ФАКС: +38 (048) 7-385-375; 7-287-221; ТЕЛ.: +38 (048) 7-385-385, 7-288-288. E-MAIL: INFO@TRANSPORT-JOURNAL.COM
 ТЕЛ: +38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01 (СЕРГЕЙ БОХАН). E-MAIL: SUBSCRIBE@TRANSPORT-JOURNAL.COM;
 ТЕЛ./ФАКС: +38 (044) 503-63-73; ТЕЛ.: +38 (097) 232-92-55 (ТАТЬЯНА ЯТЕЛ). E-MAIL: REKLAMA@TRANSPORT-JOURNAL.COM

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
transport-journal.com

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

Наименование компании: _____

Сроки подписки: с « _____ » 201 г. по « _____ » 201 г.

Должность и Ф.И.О. руководителя: _____

ИНН _____ Свидетельство плательщика НДС № _____

Тел.: _____ Факс: _____

Юридический адрес: _____

Адрес доставки (почтовый, E-mail): _____

Электронный адрес доставки (E-mail): _____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: _____

Вид деятельности: _____

WWW _____

ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

		НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
		КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)	ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)
ПЕРИОД ПОДПИСКИ		<u>Еженедельно:</u> 1, 2, 3 недели месяца — электронная PDF-версия: оперативная новостная и нормативная информация; 4-ая неделя месяца — печатная версия: комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	<u>Еженедельно:</u> 1, 2, 3 недели месяца — оперативная новостная и нормативная информация, 4-ая неделя месяца — комментарии событий и аналитические статьи о ситуа- ции в различных сегментах транспортного комплекса	<u>Ежемесячно:</u> (4-ая неделя месяца) — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
		1-ое полугодие 2016 года	1 МЕСЯЦ	400,00 грн.
	3 МЕСЯЦА	1200,00 грн.	837,00 грн.	546,00 грн.
	6 МЕСЯЦЕВ	2280,00 грн.	1590,00 грн.	1038,00 грн.

дата

подпись

М.П.

фамилия И.О.

должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»

Факс: +38 (048) 7-385-375; 7-287-221; тел.: +38 (048) 7-385-385, 7-288-288. E-mail: info@transport-journal.com

Тел.: +38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01 (Сергей Бохан). E-mail: subscribe@transport-journal.com;

Тел./факс: +38 (044) 503-63-73; тел.: +38 (097) 232-92-55 (Татьяна Ятел). E-mail: reklama@transport-journal.com

WWW.TRANSPORT-JOURNAL.COM



Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

**Ильичевск
Клайпеда**
52 часа
Дистанция 1768 км

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train, the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.



Преимущества проекта / Benefits

- **Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки**
Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- **Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время**
Fixed schedule, reduced transit time
- **Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования**
Safety and security of goods
- **Ускоренные таможенные и пограничные процедуры**
Facilitated customs and border procedures
- **Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей**
Linkage with Baltic and Black seas
- **Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду**
Environment-friendly

Возможности / Options

- 🚚 **Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы**
Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- 🚚 **Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог**
Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- 🚚 **Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромов или судах Ро-Ро**
Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com



Energy in motion
VIKING Train Operator

AD «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.



МОУ Украина: ІВЕ Series No 29/2747, ar. d. 26.06.2014. Ліцензія МНС України № 292747 ar. 26.06.2014

а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaskе.ua
plaskе.ua

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДЕССЕ

31.05 – 03.06.2016

31.05 VI Международный семинар по вопросам
упрощения процедур торговли и «единого окна»

1.06 XIV День международного экспедитора

1-3.06 XV Международная выставка по транспорту
и логистике «Интер-ТРАНСПОРТ»

2-3.06 Конгресс экспедиторов и логистических
операторов Юго-Восточной Европы

Контакты для регистрации:

Тел.: +380 48 7 385 385; факс: +380 48 7 385 375; E-mail: transportweek@plaske.ua

Официальные партнеры



При поддержке:



ЮЖМОРМОНТАЖ

• МОНТАЖ СУДОВЫХ
ПОГРУЗОЧНЫХ МАШИН

• МОНТАЖ ОБОРУДОВАНИЯ
ЗЕРНОХРАНИЛИЩ И ЭЛЕВАТОРОВ

• МОНТАЖ КОНВЕЕРНЫХ
ЛИНИЙ И ГАЛЕРЕЙ

• МОНТАЖ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО
ОБОРУДОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ



ЧАО «ЮЖМОРМОНТАЖ», Украина, 73021, г. Херсон, Островское шоссе, 5, а/я 72
Тел/факс: +38 (0552) 27 97 12, +38 (0552) 47 00 87; E-mail: umm@umm.ua

WWW.UMM.UA



Путешествия, которые вдохновляют

Авиабилеты

Железнодорожные билеты

Автобусные билеты

Размещение в отелях по всему миру

Экскурсионные туры и пляжный отдых

Отдых на экзотических островах

Круизы по всему миру

Билеты на мероприятия по всей Украине

Экскурсионное обслуживание по Украине


Транспортное обслуживание

Деловой туризм

Страховые услуги



PLASKE
TRAVEL

 +38 (048) 7-406-406

 Работаем круглосуточно

www.plaske.travel