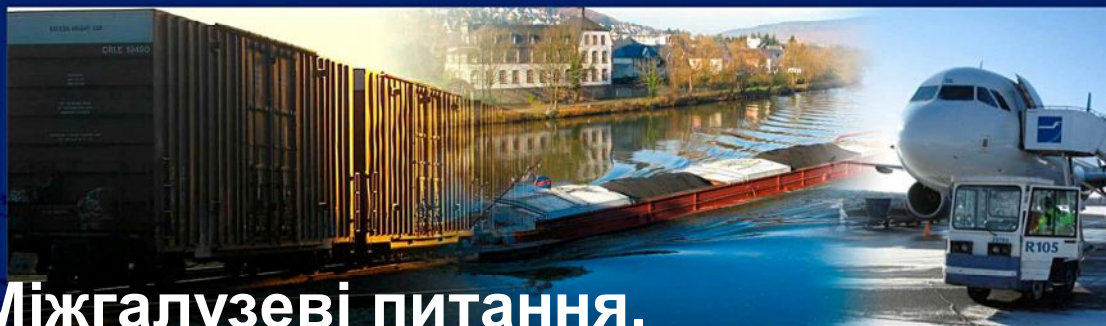


Програма Європейського Союзу для України



Підтримка інтеграції
України до Транс-Європейської
транспортної мережі ТЄМ-Т



РК7. Міжгалузеві питання. Мультимодальний транспорт

Заключний звіт 7.1

Грудень 2010 р.



This project is funded by
the European Union



Міністерство транспорту та
зв'язку України



CORPORATE
SOLUTIONS

ARUP



WSP

NACO

Corporate Solutions (UK),

in association with:

ARUP (UK); WSP imc (UK)
and NACO (NI)

This project is
implemented by:



Зміст

РЕЗЮМЕ.....	1
1 Вступ.....	11
2 Мультимодальний транспорт.....	11
2.1 Визначення.....	12
2.2 Поширення контейнерних перевезень.....	15
2.3 Застосування наскрізних коносаментів в Україні.....	17
2.4 Використання внутрішніх або комбінованих транспортних накладних в Україні.....	22
2.5 Експрес-пошта.....	25
2.6 Поромні послуги.....	26
2.7 Мультимодальна транспортна інфраструктура.....	26
2.8 Залізничні контейнерні послуги.....	27
2.9 Контейнерні поїзди.....	28
2.10 Правова база.....	30
2.11 Мультимодальна політика і стратегія ЄС.....	31
2.12 Транзитні вантажі.....	33
2.13 Ключові питання.....	35
3 Розробка політики мультимодального транспорту.....	37
4 Контейнерні перевезення.....	44
4.1 Контейнерний вантажопотік в портах.....	44
4.2 Контейнерні перевезення залізницею.....	47
4.3 Річковий транспорт.....	48
4.4 Автомобільні контейнерні перевезення.....	49
4.5 Заходи щодо підвищення обсягів контейнерних перевезень.....	49
5 Транзитні вантажі.....	52



Абревіатури

КЕС (СЕС)	Комісія європейських спільнот
СІФ (СІФ)	Вартість, страхування і фрахт (умови поставки вантажу)
СІМ	Конвенція щодо транспортування товарів залізницею
СНД (СІС)	Співдружність Незалежних Держав
СМР	Договір про міжнародні автомобільні перевезення вантажів
СОТІФ	Конвенція про міжнародні залізничні перевезення
ЄК (ЕС)	Європейська Комісія
ЄС (ЕУ)	Європейський Союз
FCL	Повне контейнерне завантаження
FDI (ПІІ)	Прямі іноземні інвестиції
FOB	Вантаж на борту (умови поставки вантажу)
FOR	Франко-вагон (умови поставки вантажу)
FMCG	Товари щоденного попиту
ВВП (GDP)	Внутрішній Валовий Продукт
МТП (ІСС)	Міжнародна торгова палата
Інкотермс (INCOTERMS)	Міжнародні правила тлумачення торговельних термінів, опубліковані Міжнародною торговою палатою
JIT	Вчасні поставки (Just-in-time)
СП (JV)	Спільне підприємство
LCL	Менше контейнерного завантаження (змішані партії товарів в єдиному контейнері)
LPI	Логістичний індекс (спонсовано Світовим Банком) (Індекс ефективності логістики)
МТЗУ (MoTC)	Міністерство транспорту та зв'язку України
МТО	Мультиmodalний транспортний оператор
NVOCC	Перевізник, що не має власних транспортних засобів
ОЕСР (OECD)	Організація Економічного Співробітництва та Розвитку
OSJD	Організація співробітництва залізниць
PDLC (ЛЦУТ)	Центр фізичної дистрибуції і логістики (Логістичний центр управління товарорухом)
3PL	Провайдер логістичних послуг-третя сторона
СМАП (SMAP)	ДП «Служба міжнародних автомобільних перевезень»
SMGS	Угода про міжнародні залізничні вантажні перевезення
ТЕМ-Т (TEN-T)	Транс-Європейська Транспортна Мережа
TEU	Двадцяти футовий еквівалент (контейнер)
T3 (ToR)	Технічне завдання



ТРАСЕКА (TRASECA)	Транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія
ULD	Засіб комплектування вантажів (авіаційні контейнери)
ООН/UN	Організація об'єднаних націй
ЮНКТАД (UNCTAD)	Конференція ООН з питань торгівлі та розвитку
ЄЕК ООН (UNECE)	Європейська Економічна Комісія ООН
Компонент (WP)	Компонент робіт (в цьому проекті ЄС)
СОТ (WTO)	Світова Організація Торгівлі



РЕЗЮМЕ

Вступ

Загальна мета проекту – підсилення транспортного сектору шляхом надання допомоги МТЗУ у розробці та впровадженні Стратегії та Плану дій щодо інтеграції транспортної системи до Транс-Європейської транспортної мережі (ТЕМ-Т). Технічне Завдання визнає важливість міжгалузевих питань, зокрема, транспортних аспектів, які передбачають використання або вплив більш ніж одного виду транспорту. Це питання, до яких Міністерство раніше не долучалось зовсім або в дуже обмежений спосіб. Тому, Міністерство може мати обмежене уявлення щодо цих питань, про те, якою є ситуація в Україні, і яким чином на це слід реагувати з інституційної точки зору.

Цей Проміжний звіт має на меті сформуванню узгоджену базу, на основі якої можна буде пропонувати Міністерству майбутню політику, стратегії та плани дій щодо цих міжгалузевих питань. Ця база складається з кількох компонентів з метою:

- прояснити для співробітників МТЗУ транспортні концепції, до яких до цих пір мали обмежений доступ;
- оцінити їх поточний вплив на ефективність транспортних операцій в Україні;
- визначити поточні та майбутні перспективи проникнення на ринок цих сучасних транспортних концепцій;
- надати порівняння з політикою і планами ЄС, та
- висвітлити ключові питання, які слід включити в майбутні стратегії і плани дій МТЗУ.

Під час підготовки цього звіту Консультант провів багато консультацій з приватним сектором, тому що приватний сектор є головним провідником концепцій мультиmodalного транспорту.

Мультиmodalний транспорт в Україні

Важливо мати спільне визначення мультиmodalного транспорту і пов'язаних з ним концепцій, щоб запобігти непорозумінню. «Міжнародне мультиmodalне транспортування – це перевезення товарів, мінімум, двома різними видами транспорту на основі мультиmodalного транспортного контракту з місця відправки товарів з однієї країни до місця призначення вантажу в іншій країні». Ключовою характеристикою мультиmodalного транспорту є перевезення товарів двома або більше видами транспорту за єдиним контрактом (єдиним документом), коли одна сторона відповідає за всю перевозку. Якщо немає єдиного контракту, що врегулює процес перевезення двома видами транспорту, це не мультиmodalне транспортування.

Спорідненими концепціями є концепції інтерmodalного і комбінованого транспортування. Вони часто використовуються взаємозамінно для описання процесу перевезення товарів двома або більше видами транспорту, проте, фактично, є різними: «Інтерmodalне транспортування – це перевезення товарів в одному й тому ж самому вантажному або транспортному засобі, яке послідовно змінює два або більше виду транспорту без перевантаження самого товару», а «Комбіноване транспортування – це інтерmodalне транспортування, коли більша частина подорожі здійснюється залізницею, річковим або морським транспортом, а початковий або кінцевий максимально скорочений етап – автомобільним транспортом».

Найбільш базова форма мультиmodalного транспорту зустрічається, коли поставка здійснюється через наскрізний коносамент. Цей документ поширює відповідальність перевізника на перевезення контейнера автомобільним транспортом або залізницею. Тому перевізник відповідає за транспортування товару більш ніж одним видом транспорту, таким чином, включаючи мультиmodalний механізм, який охоплюється єдиним документом, а перевізник у цьому випадку стає Оператором мультиmodalного транспорту (МТО). Інший, менш поширений, приклад – це наскрізні залізничні накладні, коли залізничні оператори відповідають не лише за залізничне транспортування, але й за транспортування автодорогою.

Розвиток контейнерних перевезень став ключовим чинником розвитку мультиmodalного транспортування. Це концепція морського транспорту і використовується майже винятково в частині логістичної транспортної мережі, яка включає етап морських перевезень. Є кілька



виключень, наприклад в деяких залізничних перевезеннях, проте вони складають мінімальну частину ринку контейнерних перевезень. У 2007 році Україна пропустила близько 750,000 контейнерів через свої порти. Хоча точних даних немає, за оцінкою, менше 50,000 двадцятифутових еквівалентів скористались послугами мультиmodalного транспорту в частині транзиту.

За інформацією найбільшого оператора контейнерних перевезень в Україні, близько 10-15% контейнерних перевезень здійснюється за наскрізними коносаментами – тобто, з використанням мультиmodalного транспорту. Звичайно, це залежить від перевізника, частково, внаслідок різних інтересів перевізників щодо надання таких додаткових послуг, і частково – від типу вантажу. Цей процент вважається низьким порівняно з ЄС, проте відображає специфічну ситуацію в Україні. Нажаль, на поточному ринку мультиmodalне транспортування часто більш витратне, ніж транспортування єдиним видом транспорту. Головні причини такого низького проникнення на ринок, на думку операторів мультиmodalного транспорту, полягають у наступному:

- обмежений попит на такі послуги;
- існуючі умови торгівлі;
- незбалансованість контейнерного потоку;
- складність процедур розмитнення;
- нестабільність місцевих транспортних тарифів; і
- вища вартість мультиmodalних перевезень внаслідок ризиків.

В Європі, державні залізниці і приватні оператори іноді випускають наскрізні накладні, які включають автомобільне транспортування на початку або в кінці подорожі (та іноді морські перевезення) на додаток до транспортування залізницею. Проте, в Україні Укрзалізниця випускає лише накладні від станції до станції для місцевих або міжнародних перевезень – тобто вона не є оператором мультиmodalного транспорту, а лише перевізником для інших МТО.

Іншим головним користувачем наскрізних транспортних послуг є експедиторські компанії. Ринок в Україні є все ще нерозвиненим і складається, здебільшого, з великої кількості невеликих компаній, які не можуть займатись цією складною діяльністю. В той самий час є кілька великих міжнародних експедиторських компаній, які схиляються до того, щоб виступати одержувачем вантажів, які відправляються їх офісами в інших країнах, тобто контроль маршруту знаходиться поза межами країни. Є кілька великих українських експедиторських компаній, проте вони, здебільшого, користуються єдиним видом транспорту, і обробляють більшу частину транзитного потоку СНД. Наразі використання мультиmodalного транспорту експедиторськими компаніями через наскрізні або комбіновані транспортні накладні є також дуже обмеженим, внаслідок ризиків і поточної зосередженості на уніmodalних транспортних схемах.

Постійною темою багатьох проектів Європейської Комісії, включаючи проекти в Україні, була відсутність інфраструктури для мультиmodalних операцій. Просувалось бачення, що, шляхом будівництва логістичних терміналів, з'єднаних із залізницею, можна буде певною мірою збільшити обсяг мультиmodalного транспортного потоку. Ця помилкова концепція, частково, завдячує відсутності розуміння того, що мультиmodalне перевезення це використання двох типів транспортних послуг, але за єдиним контрактом. А запропоновані логістичні центри так само легко використовувати в уніmodalних перевезеннях – тобто, заключаючи окремі контракти по кожному виду транспортування. Слід зауважити, що жоден з опитуваних перевізників або експедиторів не назвав відсутність інтерmodalних терміналів як специфічну перешкоду на шляху впровадження мультиmodalного транспорту. Насправді, можна побачити, що деякі існуючі інтерmodalні центри, такі, наприклад, як Ліски, не використовуються на повну потужність.

На підтримку такого логістичного розвитку має існувати міжнародна правова база. Було декілька спроб, таких як Конвенція ООН щодо міжнародного мультиmodalного транспортування товарів 1980 року, проте вона не була ратифікована. Так само, правила ЮНКТАД/ІСС для мультиmodalної транспортної документації, що були прийняті у 1992 році, все ще не мають юридичної сили, незважаючи на типові умови контракту, включені в більшість документації з мультиmodalних перевезень. В ЄС немає законодавства щодо мультиmodalного транспорту.



Сектор мультиmodalного транспорту в Україні функціонує у правовому вакуумі, що ускладнює його просування та розвиток. Діяльність сама по собі, оператори мультиmodalного транспорту і документація не мають правового статусу і, таким чином, розробка правової бази є найважливішим завданням для поширення мультиmodalного транспорту в Україні. Головною відмінністю між законодавством України та законодавством інших країн, включаючи ЄС, є зосередження на законності замість відповідальності, хоча цей аспект також може розглядатись. Проекти законодавства наразі розробляються, і процес аналізу відбувається вже кілька років. Слід зауважити, що останні пропозиції не сумісні з Конвенцією ООН, і тому їх чинність щодо наскрізного транспортування за межами України знаходиться під питанням. Законодавство вимагає подальшого аналізу на предмет сумісності з відповідним законодавством інших країн. Іншою проблемою є незрозумілість стосовно того, чи має закон відношення до комбінованого або мультиmodalного транспорту. Також викликає певне занепокоєння те, що підготовкою закону займається Укрзалізниця, і тому це законодавство може бути надмірно орієнтоване на залізничний транспорт в той час, коли більша частина мультиmodalного потоку орієнтується на морський/автомобільний транспорт. Якщо закон повністю стосується комбінованого транспорту, це знову залишає мультиmodalний транспорту правовому вакуумі. Слід, проте, відзначити, що немає ознак того, що застосування мультиmodalного транспорту якимось чином обмежується відсутністю такого законодавства, навіть зважаючи на те, що таке законодавство може позитивно вплинути на його подальший розвиток, якщо воно буде «сприятливим»

ЄС не має спеціального опублікованого документу щодо політики або стратегії мультиmodalних перевезень, хоча існує декілька документів, що пропонують вдосконалення взаємозв'язку між різними видами транспорту. Такі вдосконалення можуть допомогти розвитку мультиmodalного транспорту. Поточні дискусії, як на європейському рівні, так і серед транспортних експертів і науковців, свідчать про те, що розвиток ефективного транспорту з використанням більш ніж одного виду транспорту, інтерmodalного чи іншого, є складною і багатовимірною проблемою, рішення якої знайти досить важко. На практиці, визнається, що важко регулювати мультиmodalний транспорт з інституційної перспективи, тому що його розвиток визначається попитом, головним чином, з боку приватного сектору. Є ризик того, що втручання держави може стримати його розвиток, якщо таке втручання буде спрямоване на контроль сектору замість його розвитку. Технічне Завдання вимагає визначити сумісність політики ЄС з просуванням мережі ТЕМ-Т на схід, проте це неможливо по причині відсутності чіткої політики ЄС або ТЕМ-Т.

У Технічному Завданні говориться, що Україна є, здебільшого, транзитною країною». Ми не вважаємо це правильним, тому що більшість міжнародного транспортного потоку має пункт відправлення/призначення в Україні. Проте, правдою є те, що обсяги транзитного потоку є значними, і можуть знадобитись нові підходи для збереження цього потоку в умовах жорсткої конкуренції, зокрема, з боку Росії, Румунії і навіть Литви. Потенціал залучення потоку за напрямком Європа-Азія є відносно мінімальним, незважаючи на постійні публічні заяви стосовно цього, тому що цей потенціал залежить не лише від географічного розташування, а є більш складним, що диктується можливим набором послуг, що пропонуються. Міжнародна транспортна індустрія не погоджується з тим, що транспортний потік Європа – Далекий Схід буде пересуватись через Україну у найближчому майбутньому, тому що є мала ймовірність покращення пакету послуг. Розвиток залізничного транзиту має зосереджуватись на потоці з сусідніх країн та з країн Середньої Азії і передбачати вдосконалення пакету послуг, зокрема, покращення якості послуг, аніж на розмірковуваннях про якийсь потенційний потік. Технічне Завдання пропонує національну інтерmodalну транспортну мережу для розвитку транзитного потоку, проте вважається, що немає потреби в окремій мережі для пропуску цього транзитного потоку. Два потоки можуть бути легко інтегровані, щоб запобігти дублюванню ресурсів.

Розробка політики щодо мультиmodalного транспорту

Технічне Завдання передбачало розробку Консультантом політики щодо мультиmodalного транспорту в Україні з особливою увагою до питання важливості міжнародних Транс-Європейських коридорів та мереж. Вважається, що всяка мультиmodalна політика для України має ґрунтуватися на національних засадах, перш за все, і стосуватися всіх транспортних коридорів на території України, радше ніж пунктів певного поєднання з іншими транспортними мережами. Існує думка, що при розробці національної політики ілогічним буде зосередження уваги на окремих пунктах сполучення. Хоча в рамках допоміжної стратегії та



планів дій допускаються зміна пріоритетів з впровадження, виходячи з географічних відмінностей національних транспортних коридорів.

Політика складається з поєднання визначених завдань та цілей для досягнення, які потім транслюються в стратегії практичного втілення цієї політики. А тактика та строки виконання самої стратегії відображаються та визначаються планом дій. Перше, на чому базується розробка політики, це визначення того факту, що мультиmodalьний транспорт керується попитом, що означає, що саме потенційні клієнти та споживачі його послуг визначатимуть ступінь розвитку та зростання мультиmodalьного сектору в Україні загалом. Надання державою інфраструктури у формі інтерmodalьних (мультиmodalьних) терміналів само по собі не приведе до росту мультиmodalьного транспорту, хоча їхня наявність та використання, звичайно ж, сприятимуть становленню сектора за умови виникнення достатнього попиту. Стосовно забезпечення цими потужностями, то вважається, що МТЗУ завжди матиме можливості розширювати наявні та надавати нові у відповідь на зростання попиту. Отже, у рівнянні найбільш важливим з точки зору подальшого зростання є бік попиту. В Україні державний сектор не є мультиmodalьним транспортним оператором (наприклад, «Укрзалізниця» не є МТО, бо виконує уніmodalьний вид перевезень, хоча інколи надає свої послуги з транспортування іншим МТО). Таким чином, роль Міністерства полягає в підтримці та сприянні мультиmodalьному та уніmodalьному транспортам, що зробить їх більш привабливими для споживачів, - тобто Міністерство має простимулювати потенційний попит, а не зосереджувати свою увагу лише на боці рівняння, де знаходиться забезпечення потужностями.

Ключовим компонентом будь-якої політики є чітке визначення її основного завдання. Ми пропонуємо наступне: *«сприяти зростанню об'ємів використання та операційній дієздатності мультиmodalьного транспорту в Україні, як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку перевезень»*. Іншими словами – сприяти та заохотити всі зацікавлені сторони до розгляду альтернативних способів перевезень на відміну від теперішнього, переважно, уніmodalьного, а саме застосовувати мультиmodalьний та інтерmodalьний транспорт, обґрунтовуючи такий перехід його рентабельністю для користувачів. Розглядаючи інші об'єктивні елементи загального завдання, що стоїть перед політикою, необхідно скористатися наступними вказівками: цілі мають бути особливими (чіткими); вимірними; досяжними; реалістичними та спланованими (розрахованими). На наступні п'ять років запропоновані нами цілі політики виглядають наступним чином:

- сприяти зростанню обсягів використання мультиmodalьного, інтерmodalьного та комбінованого транспорту в Україні;
- заохочувати наскрізний транспортний рух, що приведе до збільшення обсягів митного очищення, яке проводитиметься на внутрішніх складах, й зменшить завантаженість митних депо в портах та прикордонних пунктах пропуску;
- розробити ініціативи щодо становлення мультиmodalьного та інтерmodalьного транспорту більш конкурентоздатним у порівнянні з уніmodalьним транспортом за рахунок розширення пакету пропонуванних послуг;
- сприяти переходу частини автоперевезень до залізничного чи річкового виду транспортування з метою зменшення як навантаження на автошляхи, так і викидів в атмосферу; та
- збільшити обсяги міжнародних перевезень шляхом залучення залізниці, уникнувши, таким чином, модальних (до інших видів транспорту) перевантажень на залізничних прикордонних станціях.

Запропоновані нами проект політики, стратегія та план дій викладені нижче:



Політика	Стратегія	План дій
<p>«сприяти зростанню обсягів використання та операційній дієздатності мультиmodalного транспорту в Україні як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках»</p> <p>На наступні 5 років:</p> <ul style="list-style-type: none">• сприяти зростанню обсягів використання мультиmodalного, інтерmodalного та комбінованого транспорту в Україні;• заохочувати наскрізний транспортний рух, що приведе до збільшення внутрішнього митного очищення і зменшить завантаженість митних депо в портах та прикордонних пунктах пропуску;• розробити ініціативи щодо становлення мультиmodalного та інтерmodalного транспорту більш конкурентоздатним у порівнянні з уніmodalним транспортом за рахунок розширення пакету пропонуваного послуг;• сприяти переходу частини вантажоперевезень з автомобільного на залізничний або річковий види транспортування з метою зменшення як навантаження на автошляхи, так і викидів в атмосферу; та• збільшити обсяги міжнародних перевезень шляхом залучення залізниці.	<p>Надати відповідні міжнародно-сумісні законодавчо-правові акти для легітимізації мультиmodalного транспорту, визначивши різні форми транспорту, відповідальність сторін, роль мультиmodalних транспортних операторів та вимоги до супроводжувальної документації.</p>	<p>Закінчити розробку наявного проекту закону (2011);</p> <p>Провести порівняльну характеристику з міжнародним законодавством, особливо всього, що стосується термінології та визначень (2011);</p> <p>Роздати всім групам користувачів для обговорення (2011); та подати Закон на затвердження (2011).</p>
	<p>Проводити моніторинг ступеню використання мультиmodalного та інтерmodalного транспорту при вантажоперевезеннях та квотування мультиmodalних транспортних операторів для проведення оцінки їхньої конкурентоздатності в порівнянні з уніmodalними перевізниками, ступінь їхнього проникнення на ринок ключових міжнародних та внутрішніх маршрутів.</p>	<p>Організувати групу моніторингу (2011);</p> <p>Визначити та погодити план дій з головними операторами мультиmodalного транспорту (2011); та</p> <p>Оприлюднити результати моніторингу з відповідними висновками (2011-15).</p>
	<p>Проводити моніторинг цінової політики, причин її змін та коливань на автомобільному та залізничному транспорті на ключових внутрішніх коридорах, особливо від портів до головних внутрішніх центрів.</p>	<p>Організувати групу моніторингу (2011);</p> <p>Визначити маршрути та експедиторів/операторів мультиmodalного транспорту для надання даних щодо місячного середнього рівня вантажопотоку (2011); та</p> <p>Оприлюднити результати моніторингу з відповідними висновками (2011-15).</p>
	<p>Брати участь в ініціативах, запропонувані групою зацікавлених сторін, направлених на розв'язання проблеми високої та нестійкої цінової політики на проведення операцій в головних портах (Одеса та Іллічівськ), наголошуючи на підтримці покращень.</p>	<p>Підтримати заснування при порту консультативного комітету чи групи/комітету користувачів послугами порту (2011);</p> <p>відвідувати їхні зібрання (2011-2015); та</p> <p>Оприлюднити протоколи зібрань та запропонувані заходи щодо поліпшення роботи (2011-2015).</p>



Політика	Стратегія	План дій
	Проводити моніторинг переходу від автомобільного до залізничного виду перевезення, що відбувається на боці кордону ЄС.	Організувати групу моніторингу (2011); Встановити механізм проведення моніторингу через Державне підприємство міжнародного автомобільного транспорту (2011); Надати результати всім залученим сторонам, включно з «Укрзалізницею».

Принцип мультиmodalного транспорту полягає в тому, що послуги, які охоплюють декілька «ланок» постачання «від дверей до дверей», надаються однією стороною, і, звичайно ж, стають менш витратними та більш ефективними, аніж, коли той самий пакет послуг розподіляється між декількома сторонами-виконавцями, кожна з яких намагається максимізувати свій прибуток на своїй окремій ділянці транспортного ланцюга. Причини, що стримували розвиток мультиmodalного, інтерmodalного та комбінованого транспорту, вже були вказані в попередньому розділі. Першим кроком в напрямку до стратегії впровадження запропонованої політики має стати саме повне розуміння причин, що призвели до такого низького рівня попиту в таких послугах, та знайти пояснення тому, чому ряд організацій, таких як судноплавні компанії, експедитори та «Укрзалізниця», кожен з яких може надавати послуги опреторів мультиmodalного транспорту, не роблять цього. Хоча, було визнано, що більшість із зазначених проблем знаходяться за межами повноважень МТЗУ, не треба недооцінювати його можливості «лобіювати» інтереси інших сторін, входячи до складу «групи тиску». Гравці транспортної галузі та інші ключові сторони, як, наприклад, митниця, скоріше за все, погодяться співпрацювати по проблемам логістики, в розв'язанні яких МТЗУ має декларативну зацікавленість, аніж по питанням, де в нього немає «ніякої чіткої позиції».

Очевидно, що є дві ключові причини недостатнього обсягу надаваних мультиmodalних послуг. Перша полягає в надмірній «нервозності» операторів мультиmodalного транспорту при наданні послуг скрізного вантажопотоку через фінансову сторону питання: є ризики виникнення додаткових витрат, які вони не зможуть потім повернути собі/відшкодувати. А, по-друге, ті тарифні ставки, за якими вони працюють, часто є не конкурентоздатними в порівнянні з вартістю уніmodalного перевезення, через те, що в них закладаються ризики виникнення всіх можливих додаткових витрат. Нестабільність цінової політики для різних видів логістичних послуг в Україні завжди буде примушувати приймати компромісне рішення щодо переваг комбінованого транспорту над роздрібним сегментованим уніmodalним транспортом.

Будь-який відомчий вплив Міністерства на встановлення стабільності в транспортних розрахунках буде сприяти та підтримувати конкурентоздатність мультиmodalного транспорту в порівнянні з теперішнім домінуючим підходом «оплати за вид виконаних робіт». Очевидною є ключова проблема, яка стримує розвиток мультиmodalного, інтерmodalного та комбінованого транспорту в морській торгівлі, а саме - інтерmodalна портова інфраструктура. Крім цього, бюрократія, неефективність, корумпованість - всі разом створюють нестабільне фінансове середовище, яке зовсім відраджує від користування мультиmodalним транспортом в Україні. Доки не буде втручання інстанції високого рівня до питання тарифів в портах, доти переважна більшість морських вантажоперевезень буде виконуватися на уніmodalній основі. Подібна нестабільність тарифів характерна також для залізничних та автоперевезень, що, знову ж таки, підштовхує користувачів до ведення справ лише з уніmodalним транспортом.

Контейнерні перевезення

Технічне Завдання передбачало розробку Консультантом сценарію розвитку та майбутніх перспектив для контейнерних перевезень. Питання прогнозування вантажообігу по окремому типу вантажів не є міжгалузевим як таке, і розглядалося в поєднанні з іншими компонентами цього проекту. Таким чином, у цій частині більше уваги приділяється перешкодам на шляху розвитку мультиmodalного транспорту, та пропонуються заходи та дії щодо покращення й зростання обсягів контейнерних перевезень.



Організаційні аспекти стосовно контейнерного вантажообігу в портах викладені в компоненті робіт WP 5, що включає рекомендації щодо кластерних об'єднань в портах та приватизації/концесії. Останнє є особливо важливим для контейнерного вантажообігу. Чинні домовленості є менш, ніж задовільними з тієї причини, що, насправді, порти не зацікавлені в стандартних концесійних угодах, бо прибуток зі здачі в оренду буде надходити до скарбниці Фонду державної власності, а не портів. Тому зараз увага приділяється лише угодам про спільну діяльність, згідно з якими порти мають можливість отримувати відрахування від оператора терміналу на свою користь. Така ситуація обмежує залучення операторів до розвитку самих терміналів. Тому й виникла нагальна потреба у терміновому вирішенні питань власності на землю та укладанні концесійних угод, що сприятиме встановленню стабільного середовища для роботи операторів терміналів та їхніх клієнтів. Необхідно звертати більше уваги на результати діяльності, а не лише на отримання прибутків.

Головним стримуючим фактором розвитку портів Одеса та Іллічівськ є те, що вони, мабуть, є найдорожчими портами на Чорному морі. Крім високої ставки корабельного збору та інших стягнень, наприклад за тонаж, що сплачуються судновласником, чималими є і витрати експортерів та імпортерів. Вивіз контейнера з порту вартує близько 700-900 доларів США, і ще приблизно така ж сума витрачається на його внутрішнє транспортування. Транзитне вантажовідправлення до Молдови коштуватиме 1200 доларів США – і це тільки за його внутрішній транзит. Так що, очевидним є факт дороговизни в Україні як самих портових послуг, так і відповідних внутрішніх перевезень.

Крім високої вартості, існуючі загальний бюрократизм, неефективність та корумпованість завсім не сприяють потенційному зростанню обсягів контейнерних перевезень через порти України. А беручи до уваги те, що національні експортери та імпортери мають працювати з цими головними портами, то звідси і вища вартість імпортованої продукції для українських споживачів та, загалом, менша окупність експортного вантажопотоку. Сьогодні відправка контейнера з українського порту до Києва вартує стільки ж, скільки його доставка з самого Китаю. Все це, в першу чергу, позначається на зниженні обсягу транзитних перевезень, а особливо контейнерних з/до Білорусі та Російської Федерації. Висока вартість, незадовільна якість робіт в портах примусять трейдерів вищезгаданих країн зайнятися пошуками альтернативних портів. Уже сьогодні через високу вартість та затримки в українських портах частина вантажів білоруського призначення ідуть транзитом через порт Клайпеда.

Назріла негайна необхідність у тому, щоб усі сторони, залучені до діяльності та використання українських портів, разом вжили заходів щодо сприяння розвитку контейнерних перевезень, забувши про свої намагання отримати максимальну вигоду на своїй окремій ланці в процесі транспортування. Необхідно запроваджувати культуру виконання робіт, за якої всі сторони будуть надавати якісні послуги за стабільним узгодженим тарифом.

Подібні проблеми зустрічаються і в сфері контейнерних перевезень залізницею. Головною причиною такого низького рівня проникнення «Укрзалізниці» на ринок контейнерних перевезень є те, що вона не пропонує потрібного потенційним клієнтам пакету послуг. Контейнерні перевезення представляють собою кінцеву найдорожчу ланку на ринку транспортування, тому надаваний пакет послуг повинен більше орієнтуватися на параметри швидкості та надійності виконання поставок. За відгуками потенційних клієнтів контейнерні перевезення залізницею, загалом, є недешевими, нешвидкими та й ненадійними, тому й не користуються попитом у товарівідправників.

Для того, щоб залізниця стала справжнім «гравцем» на ринку контейнерних перевезень, їй вкрай необхідно створити мережу, яка б базувалася на поєднаннях/сполученнях контейнерних потягів. Бо тільки такий підхід надасть бажаної швидкості та надійності складовим пакету послуг, що так вимагаються сьогодні. Контейнерний потяг є спеціалізованим маршрутним товарним потягом, який складається, в даному випадку, з вагонів-контейнерів, і виконує сполучення між пунктами А й В. У ЄС, зазвичай, такі контейнерні потяги курсують між портом та внутрішніми контейнерними терміналами щоденно або двічі на день згідно з графіком, переважно, вночі. Більшість з наявних контейнерних потягів в Україні курсують лише раз на тиждень, а тому переважна частина контейнерів знаходиться на зберіганні та простоює в порту цілий тиждень, очікуючи потягу, що спричиняє значне підвищення витрат з боку відправника товару. Саме це й примушує відправника вантажу використовувати автомобільний транспорт, а



особливо, у випадках, коли графік доставки вантажа клієнту вже зірвано через затримки в порту. Деяким з основних пунктів призначення вантажів, а саме містам Львів, Харків та Донецьк, контейнерні потяги взагалі недоступні. З цієї причини товарне постачання до них відбувається змішаними потягами. Експедитори, з якими ми мали розмову, вказали, що доставка контейнеру з порту Одеси до Львова займає біля 10 днів. Якщо «Укрзалізниця» прагне стати важливим перевізником контейнерних вантажів, то їй потрібно призначити більшу кількість контейнерних потягів та проінвестувати в купівлю відповідних вагонів і сфокусуватися якомога більше на обслуговуванні споживачів та комерційному боці ведення справи. Зараз в очах потенційних клієнтів «Укрзалізниця» має статус відомства, а не надавача послуг.

Обробку більшої частини інтерmodalних залізничних перевезень зараз виконує термінал «Ліски», дочірнє підприємство «Укрзалізниці». Само по собі це не є якоюсь проблемою, бо подібні схеми зустрічаються і в ЄС. Хоча, там, у більшості випадків, оператором внутрішніх терміналів, все ж таки, виступає приватний бізнес. Проблема «Лісків» полягає в тому, що цей термінал вважається надавачем послуг не для вантажоперевізників, а лише для «Укрзалізниці». Через це та ряд інших, пов'язаних із залізницею проблем та ризиків, багато потенційних клієнтів відмовляються від користування його послугами. Ось чому інтерmodalні термінали використовуються так мало. Проблемою для України є не нестача інтерmodalних терміналів, а неповна експлуатація та завантаженість уже наявних.

Проведення операційної стандартизації не вважається проблемою. Більше непокоїть її впровадження, особливо, через низький рівень координації та співробітництва між різними видами транспорту, незважаючи на всі заходи, потенційно направлені на покращення цієї ситуації. На практиці, кожен з видів транспорту оперує ізольовано. В результаті, оператори мультиmodalних перевезень та експедитори виступають в ролі modalних координаторів, охолюючи всі наявні в них modalні інтерфейси. Взаємодія та скоординованість роботи різних видів транспорту має стати стандартом ведення комерційної діяльності у будь-якому випадку, і, таким чином, потреба в стандартизованих заходах для оформлення таких відносин взагалі відпаде. Очевидно, що, коли умови дозволять вантажовідправникам збільшити кількість наскрізних коносаментів, то автоматично виросте й обсяг їхньої співпраці з залізничними та автомобільними перевізниками, бо, в такому випадку, вони вже діятимуть як мультиmodalні транспортні оператори. Немає ніяких сумнівів щодо того, що цю роботу вони виконають ефективно й успішно.

Транзитні вантажі

Технічне Завдання ставило перед Консультантом задачу розробити рекомендації щодо подальшого розвитку України в якості транзитної держави. Ключовим моментом тут є наступне: Україна зможе привабити транзитний вантажопотік тільки за умови, якщо потенційним клієнтам буде дійсно економічно вигідно використовувати її як транзитну державу. Досвід інших регіонів доводить, що відокремлене географічне місцезнаходження не сприяє зростанню обсягів транзитних вантажоперевезень. Україна ж має хороший потенціал стати транзитною державою, а, особливо, в декількох окремих зонах «схоплення», саме на які й треба направити всі зусилля з підтримки розвитку транзитних перевезень.

Потенційна зона «схоплення» морських транзитних перевезень є доволі обмеженою, головню, через конкурентні маршрути та дороговизну послуг українських портів та наземного транспорту. В східному напрямку, все ж таки, є можливість поборотися за збільшення транзиту насипних вантажів та напів-фабрикатів з Казахстану, маючи тут за конкурентів порти Новоросійська та Поті. Основними видами продукції на цьому маршруті можуть бути нафта-сирець, залізна руда, металопродукція з Росії та Казахстану, за умови, якщо тарифи на їхнє подальше залізничне перевезення будуть залишатися конкурентоздатними. Головним ринком транзитної морської торгівлі, напевно, є Білорусь та південний захід Росії. Обидва ці регіони вже користуються послугами українських портів, хоча конкурентна боротьба стає поступово все жорстокішою. Географічними південними воротами до Білорусі є Україна, хоча весь потенціал, пов'язаний з цим, зараз знаходиться під питанням через низьку якість виконання робіт та високі збори в українських портах. Південний захід Росії також є важливим джерелом попиту, особливо,



російський експорт, але в цей сегмент ринку пробитися доволі складно через конкуренцію з боку російських портів, таких як Новоросійськ та порти Азовського моря. Головною перешкодою для приваблення до портів України більших обсягів вантажів з Росії є тарифна політика на залізничні перевезення.

Теоретично, Молдова могла б стати «бранцем» морського транзитного вантажопотоку через свою близькість до портового комплексу Одеси і через, звичайно ж, відсутність морського сполучення в своїй країні. Однак, через проблеми Придністров'я, дороговизну внутрішніх перевезень в Україні та традиційно близькі стосунки з Румунією рух вантажів між Молдовою та Константою, здається, виглядає більш сприятливим та організаційно легшим, аніж територією України.

На захід від України знаходиться Центральна Європа, всі держави якої вже стали членами ЄС. Потенціал маршрутизації морського транзитного вантажопотоку з/до цих країн є доволі невисоким, бо вони більше користуються портами ЄС, зважаючи на спрощені процедури всередині Митного Союзу. Деякий транзит вантажів колись проходив через поромні переправи, але зійшов останнім часом майже на нівець.

Основний потенційний попит у транзиті вантажів залізницею, окрім морського вантажопотоку, знаходиться на ділянці перевезень між Росією та південно-східною Європою, включно з Балканами, і дещо менший – з південно-центральною Європою. Маршрут російських залізничних вантажоперевезень до півночі, заходу та півдня Європи, зазвичай, проходить через Брест у Білорусі. Вантажопотоки залізничного транзиту через західні кордони значно скоротилися протягом останніх років і складаються сьогодні, в основному, з сировини, нафти, залізної руди, вугілля та деревини, що відправляються до Польщі, Угорщини, Чеської Республіки, Сербії та Румунії. Вантажні потяги комплектуються в Росії та, інколи, в Казахстані. В зворотньому напрямку готова продукція відправляється, переважно, з Центральної Європи.

Очевидним є той факт, що на даний час провадиться дуже незначний обсяг перевезень на далекі відстані. Це наводить на думку, що, хоча, залізничний транспорт у порівнянні з автомобільним і є найбільш конкурентоздатним при перевезеннях на далекі відстані, все ж таки, існують моменти, коли навіть залізничне сполучення стає неконкурентоздатним в якості поєднувача ринків, оскільки загальні витрати на доставку вантажу стають такими високими, що вже сам вантаж втрачає свою конкурентоспроможність у кінцевому пункті споживання. Тому й концепція залізничних вантажоперевезень з Китаю до Європи через Україну є просто нереалістичною, бо їхня вартість буде надмірно високою. Всі розрахунки спеціалістів транспортної галузі підтверджують, що цей маршрут зберігатиме свою життєздатність лише за умови проведення значного субсидування з боку всіх залучених до нього залізничних мереж.

Морські перевезення завжди будуть нести менші витрати на одиницю продукції, і цього ніколи не вдасться досягнути наземним видам перевезень. Постійний розгляд академічними колами та «Укрзалізницею» питання транзитного вантажопотоку через Україну по маршруту Далекий Схід – Європа відвертає увагу від проблеми надання вже сьогодні ефективних, надійних та економічно вигідних користувачам послуг залізниці. А саме рішення цієї проблеми і збільшило б обсяги транзитного вантажопотоку через Україну. Для залучення транзиту необхідно розробити більш ефективні графіки руху, придбати новий рухомий склад, зменшити бюрократичний тиск та, можливо, застосувати окрему тарифну політику для проходження саме транзитного вантажу територією України.

Потенційне зростання транзитного вантажопотоку на залізниці буде, напевно, продиктоване промисловими споживачами в ЄС, які продовжують та навіть збільшують задовольняти свої потреби в сировині за рахунок ресурсів, що надходять з Росії та Казахстану, і зберігають свою конкурентоспроможну ціну на ринку сировинних матеріалів ЄС. Вантажообіг у східному напрямку також, схоже, буде керуватися потребою в окремих товарах, таких як, наприклад, легкові автомобілі та запасні частини, зокрема, з Росії. Деякою мірою, можна посперечатися щодо того, чи дійсно на потенційне зростання впливають, переважно, зовнішні сторони, а ось тарифи на залізничні перевезення в західному напрямку можуть дійсно стати серйозним фактором впливу.

Стосовно автомобільних перевезень, то тут своєрідним природним бар'єром виступають Карпати, примушуючи до розробки специфічних маршрутів. Транспортне сполучення між



північно-західною/північно-центральною Європою та Росією/Азією завжди пролягало північніше Карпат через Білорусь. Головні транзитні автоперевезення територією України відбуваються між Росією та центрально-південною Європою, Угорщиною та Балканами та з Румунії й Болгарії та до Молдови. Однак, було помічено, що більша частина такого вантажопотоку в дійсності пролягає через Білорусь, а вже звідти потрапляє до України, рухаючись до західних кордонів країни. Прямий найкоротший маршрут територією України чомусь не використовується.

Головна причина низького обсягу автотранспортного транзитного потоку полягає в тому, що товарообіг між країнами, яким пропонуються послуги з автоперевезень, не такий вже й інтенсивний, тобто торгівля між Росією та південно-східною Європою та, навіть, з Молдовою не має тих обсягів, що, наприклад, торгівельні операції між Росією та заходом і центром Європи. Можливо, Україна сприймається як високозатратна країна для транзиту, але інших причин тому, щоби транспортні компанії уникали прокладання своїх маршрутів її територією, немає. Більше того, проходження територією України дозволить їм скоротити строки транзиту своїх вантажів.

Загалом, більша частина транзитних перевезень виконується на автомобілях російського чи білоруського виробництва. Однак, все помітнішими на дорогах України стають трейлерні тягачі виробників інших країн. Тільки декілька марок автопричепів, зареєстрованих в ЄС, зараз виконують транзитні перевезення територією України. Можливо, це пов'язано з загальним усвідомленням проблематичності керування вантажними автомобілем територією Росії. Саме розвиток транзитної торгівлі надав би додаткових можливостей індустрії українського автодорожнього транспорту.

Потрібно визнати, що надійність самого транспортного коридору має надзвичайну важливість. Як тільки на ньому трапляються затримки чи виникнуть додаткові витрати для перевізника, він негайно почне шукати альтернативні маршрути. Це позначиться на загальному обсязі вантажоперевезень і, звичайно ж, призведе до його часткового зменшення. Такі дії, як, наприклад, майже фактичне закриття українських морських портів для проведення контейнерних відвантажень, що трапилося у вересні 2010 року, продемонструвало нестабільне торгівельне середовище в країні та, звісно ж, загальну ненадійність такого коридору. Подібні дії лише шкодять потенціалу країни та її прагненню залучити транзитні вантажопотоки.

Вже визнано, що цей звіт з самого початку суперечить попереднім дослідженням, і не розглядає Україну як транзитну державу. Виникають сумніви, щодо заяви, що «Україна є по суті, переважно, транзитною країною». Лише невелика частина вантажообігу на території України є транзитним потоком, головним чином, російським, білоруським і казахським, що проходить через українські порти, та, в меншій мірі, з/до південно-східної Європи. В транзитному потоці домінують вантажі сировини, а автомобільний транзит складається здебільшого лише з великогабаритної продукції.

Україна може стати й закріпити за собою функцію транзитної держави лише за умови, якщо запропонує конкурентоспроможну з другими країнами цінову політику. Підсумовані пріоритети, що сприятимуть залученню та зростанню транзитного вантажопотоку, викладені нижче:

- усвідомлення того, що лише вдале географічне положення не гарантує обігу транзитних вантажів. Необхідно створити конкурентоздатне середовище з точок зору вартості послуг та їхнього ефективного виконання;
- мінімізувати портові збори з транзитних вантажів; з метою залучення нових потоків транзиту, можливо, застосувати промо-тарифи;
- для покращення транзиту вантажів залізницею зменшити ризики виникнення додаткових витрат, наприклад, за простій вагонів, тощо;
- утримувати конкурентоздатні тарифи на залізничні перевезення і при цьому брати за основу загальну вартість перевезення від станції відправки до станції призначення, а не просто надавати відокремлену цінову пропозицію на перевезення залізничними мережами України.
- мати в наявності вагони для перевезення транзитних вантажів;
- спростити процедури прикордонного контролю для транзитного вантажу, особливо на морських та залізничних пунктах перетину кордону; та
- ліквідувати всі несанкціоновані збори та сплати, що стягуються з транзитного вантажу.



1 Вступ

Загальна мета проекту – підсилення транспортного сектору шляхом надання допомоги МТЗУ у розробці та впровадженні Стратегії та Плану дій щодо інтеграції транспортної системи до Транс-Європейської транспортної мережі (ТЕМ-Т). Це передбачає підсилення спроможності Міністерства координувати і управляти транспортним сектором, включаючи вирішення міжгалузевих питань. Проект зосереджений на необхідності надання загальної інституційної підтримки МТЗУ і розробці галузевих заходів і реформ.

Технічне Завдання визнає важливість міжгалузевих питань. Це питання, до яких Міністерство раніше не долучалось зовсім або в дуже обмежений спосіб. У сучасній транспортній концепції мультимодального транспорту задіяні міжнародні та вітчизняні оператори, які виступають в якості «надавачів послуг» за єдиним контрактом постачання. Відповідальність за практичне впровадження цієї концепції несе приватний сектор у відповідь на ринковий попит в таких послугах. Саме через це уявлення Міністерства про питання цієї транспортної концепції та теперішній стан її застосування в Україні мають доволі обмежений вигляд, що в свою чергу впливає і на відповідну зворотню реакцію та шляхи розв'язання проблем з боку відомства.

Цей Кінцевий звіт з мультимодального транспорту має на меті, виходячи та базуючись на сформованому профілі транспортної галузі, наданого в Проміжному звіті за січень 2010 року (представленого в цьому Звіті Розділом 2), запропонувати Міністерству транспорту та зв'язку України майбутню політику та стратегію щодо мультимодального транспорту України. Цей Звіт складається з кількох компонентів з метою:

- прояснити для співробітників МТЗУ транспортні концепції, до яких до цих пір вони мали обмежений доступ;
- оцінити їх поточний вплив на ефективність ведення мультимодальних транспортних операцій в Україні;
- визначити поточні та майбутні перспективи проникнення на ринок цієї сучасної транспортної концепції;
- надати порівняння з політикою та плануванням з боку ЄС;
- висвітлити ключові питання, які слід включити в майбутні стратегії і плани дій МТЗУ;
- визначити параметри майбутнього попиту та можливості його задоволення;
- розробити політику щодо мультимодального транспорту в Україні, сумісну з загальною концепцією ТЕМ-Т;
- визначити заходи сприяння наскрізному контейнерному руху; та
- розробити рекомендації щодо дій, направлених на підтримку транзитного вантажопотоку через Україну.

Під час підготовки цього звіту Консультант провів тривалі консультації з представниками приватного бізнесу, тому що саме приватний сектор є головним провідником концепцій мультимодального транспорту. Дуже важливо, щоби погляди та зосередженість уваги як з відомчого боку, тобто Міністерства, так і з боку дійсного ринку, представленого операторами приватного бізнесу та користувачами транспортних послуг, були сумісні та поєднані з метою визначення практичних і досяжних стратегічних цілей. Запропоновані Міністерству політика, стратегії і плани дій будуть надані проектом пізніше в Розділі 3.

2 Мультимодальний транспорт

Технічне Завдання вимагає від Консультанта надання допомоги в розробці мультимодальної політики для України з наголосом на міжнародних Транс-Європейських коридорах і мережах. В цьому першому розділі звіту ми намагаємось визначити існуючу ситуацію щодо мультимодальної політики і операцій і вивчити ситуацію у зв'язку з політикою, стратегіями і практикою ЄС.



2.1 Визначення

Для підготовки політики щодо мультиmodalного транспорту важливо мати спільне визначення мультиmodalного транспорту і пов'язаних з ним концепцій, щоб запобігти непорозуміння і розбіжностей у тлумаченні термінології. В цьому секторі загальноприйнятим визначенням міжнародного мультиmodalного транспорту є визначення, зроблене в Конвенції ООН щодо міжнародного мультиmodalного транспортування товарів 1980 року: Комісія Об'єднаних Націй з питань торгівлі і розвитку (ЮНКТАД)¹:

«Міжнародне мультиmodalне транспортування – це перевезення товарів, мінімум, двома різними видами транспорту на основі мультиmodalного транспортного контракту з місця відправки товарів з однієї країни, в якому їх забирає мультиmodalний транспортний оператор, до місця призначення вантажу в іншій країні».

Визначення мультиmodalного транспортного оператора (МТО) є наступним:

«Мультиmodalний транспортний оператор це особа, яка самостійно або через іншу особу, що діє від її імені, укладає мультиmodalний транспортний контракт і діє в якості принципала, а не в якості агента чи представника відправника вантажу або перевізника, бере участь в мультиmodalних транспортних операціях і бере на себе відповідальність за виконання контракту.

Ключовою характеристикою мультиmodalного транспорту є **перевезення товарів двома або більше видами транспорту за єдиним контрактом** (єдиним документом), коли одна сторона (МТО) відповідає за всю перевозку. Навряд чи є повністю інтегрований у всі види транспорту оператор, і тому МТО майже напевно віддасть частину або всі види перевезень в субпідряд іншим перевізникам. Проте, МТО несе кінцеву відповідальність за поставку згідно з «генеральним» контрактом. **Якщо немає єдиного контракту, що врегулює процес перевезення двома видами транспорту, це не мультиmodalне транспортування.**

Все частіше державні організації і фінансові установи використовують термін «мультиmodalний транспорт» як загальний термін, що охоплює різні види транспорту. Комісія ООН з питань економіки в Європі (КООН ПЕ), що розробляє визначення для ЄС, визначає мультиmodalне транспортування як «перевезення товарів двома або більше видами транспорту» (що, фактично, є інтерmodalним транспортуванням). Цьому визначенню бракує ключового моменту, а саме того, що має бути єдиний контракт і єдиний виконавець за контрактом, що відрізняє мультиmodalне транспортування від стандартної імпорто-експортної діяльності, в якій часто використовуються два або більше види транспорту для доставки товару з місця відправки до пункту призначення. Наприклад, фактично, всі морські перевезення передбачають використання, як мінімум, двох видів транспорту, тому що, на додаток до власне морського перевезення, товари доставляються в порт або забираються з порту наземним транспортом. Проте це не є мультиmodalним транспортуванням, якщо ці перевезення не врегульовані єдиним контрактом, що охоплює транспортування двома або більше видами транспорту.

Можна помітити, що термінологія стосується скоріше «принципу надання послуг», аніж власне виду транспорту. Таким чином, технічно, термінологія не повинна прямо стосуватись транспортної інфраструктури, тому що, за строгим визначенням, вона стосується лише транспортних послуг. Ці терміни використовуються як «жаргон» тими, хто знаходиться поза сектором, включаючи державні організації і фінансові установи, які все частіше невірні використовують цей термін як такий загальний термін, що охоплює різні види транспорту. Тому важливо узгодити єдині визначення, особливо, коли вони застосовуються в розробці політики та стратегій.

Спорідненими концепціями є концепції інтерmodalного і комбінованого транспортування. Вони часто використовуються взаємозамінно для описання процесу перевезення товарів двома або більше видами транспорту, проте, фактично, є різними:

¹ Впровадження Правил мультиmodalного транспортування (ЮНКТАД), червень 2001 р.



«Інтермодальне транспортування – це перевезення товарів в одному й тому ж самому вантажному або транспортному засобі, яке послідовно змінює два або більше видів транспорту без перевантаження самого товару», а

«Комбіноване транспортування – це інтермодальне транспортування, коли більша частина подорожі здійснюється залізницею, річковим або морським транспортом, а початковий або кінцевий максимально скорочений етап – автомобільним транспортом».

Таким чином, контейнерні вантажі, які прибувають, наприклад, в Одесу, а далі перевозяться автомобільною дорогою або залізницею до Києва в тому самому контейнері, є інтермодальним транспортуванням, а не мультимодальним, якщо немає єдиного документу, що охоплює перевезення двома видами транспорту. Комбіноване транспортування це різновид інтермодального транспортування, яке знову – може бути або не бути мультимодальним, залежно від того, чи регулюється воно єдиним документом. Технічно, в прикладі вище, якщо контейнер перевозиться в Київ залізницею, це комбіноване транспортування, а якщо автомобільною дорогою – це лише інтермодальне транспортування.

Найбільш вживаними формами мультимодального транспортування є комбінації морського/автомобільного і морського/залізничного транспорту. Ці форми транспортування суттєво зросли з розвитком контейнерних перевезень, і наразі є досить поширеними в Європі, та здійснюються, здебільшого, з використанням «наскрізного коносаменту». *«Коносамент (транспортна накладна) – це документ, який видається перевізником відправнику та завіряє те, що вказані товари були отримані на борт в якості вантажу для перевезення у вказане місце і доставки одержувачу, який, зазвичай, також є визначеним».* Фактично, це «контракт на перевезення» між пунктом А і пунктом В, який водночас є транспортною накладною і товаророзпорядчим документом. Частіше за все коносамент видається судноплавною компанією. В залізничному секторі, залізнична накладна є, в принципі, схожою формою коносаменту, але складеною за іншим форматом, а вантажна накладна в авіаперевезеннях є коносаментом, що стосується авіаперевезень. Жоден з цих документів не складає єдиного контракту, який є ознакою мультимодального транспортування, тому що особа, яка видає накладну, відповідає за цим документом лише за свій відрізок шляху і за перевезення своїм видом транспорту. Тим не менше, деколи «стандартний коносамент» вважається необхідним базовим компонентом мультимодальної концепції.

Найбільш базова форма мультимодального транспорту зустрічається, коли поставка здійснюється через наскрізний коносамент, який передбачає морське перевезення, а також доставку до порту або з порту автомобільним або залізничним транспортом. *«Наскрізний коносамент це контракт на перевезення, подібний до стандартного коносаменту, проте поширює свою дію на, як мінімум, два різні види транспорту».* Найбільш поширеною формою наскрізного коносаменту є ситуація, коли судноплавна компанія видає коносамент, в якому пунктом відправки або призначення вказано не порт. Таким чином, перевізник поширює свою відповідальність поза логістичну мережу, що стосується лише морського транспорту, і здійснює наземну прийомку або доставку товарів, або робить і одне й інше у випадку з поставкою від дверей до дверей. Наприклад, для імпорту товару з Таїланду судноплавна компанія може видати наскрізний коносамент замість звичайного, і він буде включати транспортування з Бангкока до Києва. В цьому випадку перевізник відповідає за транспортування товару більш ніж одним видом транспорту, таким чином, включаючи мультимодальний механізм, який охоплюється єдиним документом, а судноплавна компанія у цьому випадку стає мультимодальним транспортним оператором (МТО).

Інший, менш поширений, приклад – це наскрізні залізничні накладні, коли залізничні оператори (або різні залізниці у випадку міжнародних перевезень) відповідають не лише за залізничне транспортування, але й за транспортування автодорогою. Знову, у цьому випадку існує єдиний контракт, що охоплює два модальні елементи транзиту. Цей приклад, зазвичай, більш поширений у випадку місцевого транзиту, ніж у міжнародних перевезеннях.

З багатьох причин, головний перевізник (судноплавна компанія, залізниця або авіалінія) може не бажати поширювати свою відповідальність поза межі свого власного етапу перевезень (тобто, вони готові видати лише стандартний коносамент). Проте, існують інші сторони, які надають подібні форми наскрізного коносаменту. Це, здебільшого, експедиторські компанії, великі транспортні організації або логістичні компанії-треті особи. Простіше кажучи, вони поширюють



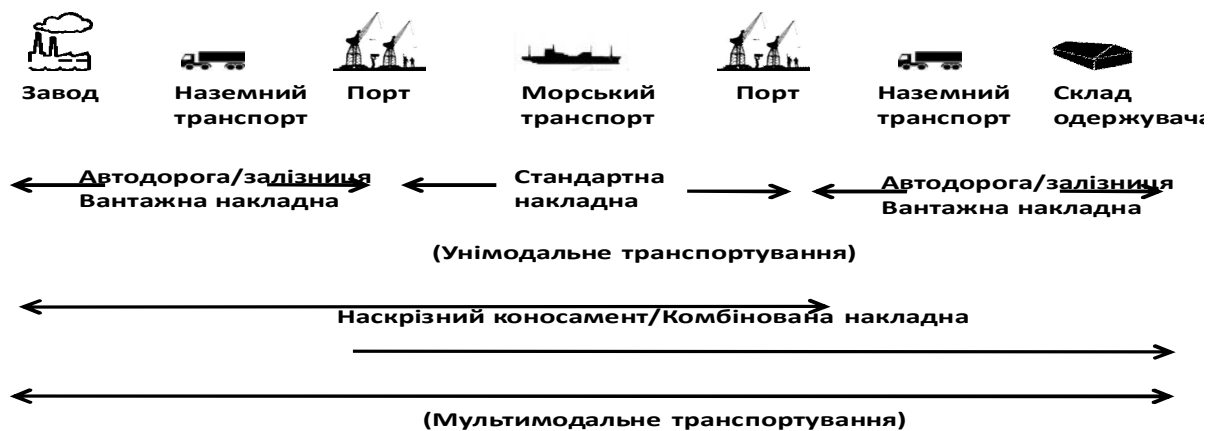
свою відповідальність в логістичній мережі, охоплюючи кілька послідовних видів діяльності, і тому діють у якості МТО, якщо використовується більш, ніж один вид транспорту. Ідеальне мультиmodalне перевезення – коли це відбувається за угодою між відправником та одержувачем вантажу про перевезення від двері до двері. Коли при цьому використовується більше одного виду транспорту, це мультиmodalне транспортування, тому що перевезення всіма видами транспорту регулюється одним документом. У цій ситуації, МТО, зазвичай, частково компенсує свою відповідальність за рахунок того, що кожний з перевізників видає свою власну накладну на свою частку перевезення, незалежно від «генерального» контракту між МТО та клієнтом.

В той час, коли концепція «експедитора» добре розуміється в Україні, зростання контейнерних перевезень також призвело до появи загальних перевізників, які не мають власних транспортних засобів (NVOCC). NVOCC визначається як «перевізник або експедитор, який не має власних транспортних засобів, проте функціонує у якості «перевізника», видаючи власні коносаменти або авіаційні вантажні накладні, і приймає на себе відповідальність за поставку». Майже в усіх випадках, ці коносаменти є, фактично, наскрізними коносаментами, тому що вони, зазвичай, не є документами про поставку від порту до порту, а скоріше є транзакціями від терміналу до терміналу. Ці накладні, видані NVOCC або експедиторами, в транспортній індустрії часто називають «внутрішніми накладними», щоб відрізнити їх від коносаментів, що видаються перевізником. NVOCCs є головними провайдерами мультиmodalних транспортних послуг, зокрема, коли морський перевізник не видає наскрізний коносамент.

Мультиmodalна або комбінована транспортна накладна це розширена форма наскрізного коносаменту, яка видається під час «контейнерних перевезень від двері до двері з використанням різних суден та/або різних видів транспорту (авіаційного, залізничного, морського, автомобільного, тощо) з місця відправлення о місця призначення». Ключовою відмінністю є поставка від двері до двері, тому що це охоплює всю логістичну мережу в той час, коли наскрізний коносамент охоплює лише більш, ніж один вид транспорту, таким чином, обмежуючи відповідальність певними компонентами логістичної мережі. Знову, цей тип транзакції є мультиmodalним перевезенням з участю МТО.

На мал. 1 показані відмінності між мультиmodalними і уніmodalними транспортними операціями, і види документації, що застосовується. Уніmodalний означає, що кожний вид транспорту використовується окремо.

Малюнок 1: Відмінності між мультиmodalним та уніmodalним транспортуванням





Нарешті, важливо чітко відрізнити мультиmodalне транспортування, що є одним з видів транспортних послуг, від стратегій, спрямованих на те, щоб перепрофілювати транспортний потік з метою зменшити затори або шкоду для довкілля. У багатьох випадках ці стратегії поєднані з політичним середовищем. Зростання обсягів міжнародного мультиmodalного транспортування, само по собі, буде мати обмежений вплив на перепрофілювання вантажного потоку. Можна вважати, що застосування мультиmodalного підходу в наземному транспортуванні може призвести до того, що частина вантажопотоку перейде з автодоріг на залізницю, проте, це може так само статися з використанням окремих контрактів на перевезення автодорогою і залізницею, в якому випадку це не є мультиmodalним транспортуванням. **Політику і стратегії, спрямовані на стимулювання переходу вантажопотоку з автомобільного транспорту на залізничний або річковий з політичних або екологічних причин, слід відрізнити від політики і стратегій, спрямованих на стимулювання мультиmodalних перевезень, тому що цілі цих стратегій є різними. У першому випадку це підвищення ефективності транспортування, у другому – зменшення шкідливих викидів.**

2.2 Поширення контейнерних перевезень

Розвиток контейнерних перевезень став ключовим чинником розвитку мультиmodalного і, особливо, інтерmodalного транспортування. **Це концепція морського транспорту і використовується майже винятково в частині логістичної транспортної мережі, яка включає етап морських перевезень.** Є кілька виключень, про які йдеться далі, проте вони складають мінімальну частину ринку контейнерних перевезень.

Контейнерні перевезення були започатковані судноплавними компаніями в середині минулого століття з метою боротьби з підвищенням вартості портових робіт. Головною ідеєю було консолідувати вантажі так, щоб зменшити кількість підйомів і, таким чином, зменшити потребу в ручній робочій силі і спростити складування вантажу на борту. Вперше це було застосовано у перевезеннях через Північну Атлантику з Європи до Сполучених Штатів з метою боротьби з високою вартістю вантажних робіт в США. Незважаючи на серйозну протидію з боку портових робітників, внаслідок зменшення потреби в робочій силі, з часом система була встановлена. Втім, на той час перевезення здійснювались від порту до порту, і портові робочі завантажували і розвантажували контейнери в межах порту (а спочатку, в США, і на борту судна). Тобто, на тому етапі єдиною перевагою стало скорочення часу обороту судна з урахуванням часу, потрібного на завантаження і розвантаження.

Пізніше, під тиском судноплавних компаній та їх клієнтів, контейнери почали перевозити наземним транспортом поза межі портів. Тепер відправники могли завантажувати контейнери товарами у своїх власних приміщеннях, а одержувачі – розвантажувати їх у своїх імпортерських складах, тим самим зменшуючи потребу у фізичному розвантажуванні товарів портовою робочою силою. Це призвело до суттєвого зниження вартості морських перевезень, а також зменшення обсягів пошкоджень товарів і ризику крадіжок. Судноплавні компанії стимулювали цю тенденцію, запропонувавши ставки FCL (для повного контейнерного завантаження), які були набагато нижчими, ніж попередні ставки за тону або кубічні метри. Торговці збільшували обсяги контейнерних перевезень з метою отримати вигоди від нової системи. Експедитори і оператори NVOCC заснували операції з LCL (неповне контейнерне завантаження), консолідуючи вантажі в повністю завантажені контейнери (FCL). Великі судноплавні компанії наразі приймають лише уніфіковані комплектні вантажі і майже не беруть участь у традиційних вантажних операціях.



Судно-контейнеровоз на контейнерному терміналі в Одесі



З розвитком концепції збільшувались і масштаби операцій, до чого спонукали вигоди їх застосування. На сьогодні, контейнерні перевезення здійснюються на практично усіх важливих торговельних маршрутах. Збільшуються і розміри контейнерів. Оригінальний стандартний контейнер мав розміри 20x20x8 футів (6x6x2.46 метри), і був відомий як контейнер ISO, тому що Міжнародна організація по стандартам класифікувала його як стандартний. Цей контейнер досі використовується як міжнародна одиниця виміру контейнерного потоку – TEU (двадцяти футовий еквівалент). Розмір контейнеру добре підходив для важких вантажів, але менше – для вантажів великого обсягу, зокрема, для споживчих товарів, і тому був введений в експлуатацію контейнер довжиною 40 футів. Реагуючи на збільшення кількості легких вантажів, було також розроблено багато контейнерів висотою 8.5 і навіть 9.5 футів. Проте, ширина і довжина залишились майже незмінними, головним чином, внаслідок обмежень щодо розміру контейнеру, який можна перевозити по автомобільній дорозі на початку або в кінці подорожі. Деякі морські оператори з ЄС використовують контейнери довжиною 45 футів, тому що вони забезпечують краще складування європалет, проте їх використання обмежене у багатьох інших країнах. Контейнери для перевезення рідких речовин також збільшилися від суден 1-го покоління, які перевозили 500-1000 TEU до суден 7-го покоління, які перевозять більше 10,000 TEU на контейнер. Україна наразі спроможна приймати лише судна 4-го покоління з місткістю контейнерів до 5,000 TEU, внаслідок обмежень щодо осадки суден і обмеженого попиту.

В результаті тенденції збільшення розмірів контейнерів, контейнерні перевезення стали капіталоємким бізнесом, і судноплавні компанії консолідувались – кілька найбільших гравців стали світовими операторами. Конкуруючи один з іншим, вони в той самий час співробітничать, наймаючи один в одного чартерні контейнери, щоб мати можливість надавати послуги по всьому світу. Вони є найбільшими у світі МТО за масштабами застосування наскрізних коносаментів (див. наступний розділ), тому що вони відповідають не тільки за морську частину подорожі, але й за прийомку та доставку вантажу на землі, використовуючи такий тип документу.

Окрім морського транспорту, контейнери також використовують залізниці. Фактично, тут діяли ті ж самі чинники – економія на ручній робочій силі під завантаження і розвантаження вагонів на перевалочних станціях (так само, як в портах), і необхідність прискорення часу транзиту, щоб мати можливість конкурувати з автомобільним транспортом. Використання контейнерів дозволяє зробити перевантаження з автотранспорту на залізничний транспорт на перевалочній станції або на кордоні за один підхід, таким чином, зменшуючи одиничні розцінки, ризик пошкодження або крадіжки. Проте, обсяги автомобільно-залізничних або суто залізничних контейнерних перевезень порівняно невеликі. Більшість залізничних контейнерних перевезень є лише частиною подорожі, яка включає морські перевезення, що й стало причиною перевезення



вантажу в контейнерах. Є кілька невеликих виключень. Цей підхід деколи застосовується до залізничних перевезень на велику відстань, наприклад, через всю Європу, або з міркувань безпеки, тому що контейнер це запечатана ємкість, що зменшує ризик крадіжок. Останнє є важливим, тому що деякі країни СНД приймають певні товари високої вартості, такі, наприклад, як алкоголь, лише залізницею та в запечатаних контейнерах. Більшість відправників/одержувачів не бажають користуватись залізничними контейнерними перевезеннями, і більше схильються до традиційних автоперевезень. Це дещо пояснює те, чому концепція розвитку цільових контейнерних потягів досягла такого невеликого успіху в Європі. Більшість контейнерів, що перевозяться такими потягами, відносяться скоріше до морського вантажного потоку, ніж суто до європейських залізничних перевезень.

Контейнери майже ніколи не перевозяться лише автомобільним транспортом, за винятком певних чутливих вантажів – задля безпеки. Більшість контейнерних перевезень, що здійснюються автотранспортом, це лише продовження морської логістичної мережі. Слід відзначити, що в контейнер, зазвичай, можна завантажити менше вантажу, ніж в стандартний автотягач.

Контейнери застосовуються в авіаційному секторі, де вони носять назву – засоби комплектації вантажів (ULD). Вони були введені в експлуатацію для завантаження багажу і вантажів в широкофюзеляжні повітряні судна. Вони також застосовуються для зменшення вартості ручної праці і прискорення обігу літаків. Проте, це перевезення, здебільшого, від аеропорту до аеропорту, і зрідка такі вантажі залишають аеропорт, хоча є деякі виключення. Деякі великі авіалінії в ЄС забирають або доставляють вантажі на свою зовнішні станції поза межами аеропорту, тому вони, фактично, діють як МТО. Крім того, у великих аеропортах деякі найбільші консолідатори вантажів збирають вантажі у транзитному приміщенні аеропорту і перевозять їх на склади поза межі аеропорту, і навпаки – коли йдеться про експорт. В Україні вважається, що ці ULD не залишають межі аеропорту, тобто ці послуги не є мультиmodalними послугами в авіаційному секторі, за виключенням деяких перевезень, коли вантаж довозиться до місця призначення іншим видом транспорту.

Контейнерні перевезення надають чудові можливості для розвитку мультиmodalних транспортних послуг. Обсяги не контейнерних перевезень, здійснених у якості мультиmodalного перевезення (тобто, за єдиним контрактом, що охоплює більше одного виду транспорту) є невеликими, тому розвиток мультиmodalного транспорту в Україні має зосереджуватись на морських/автомобільних та морських/залізничних схемах, аніж на автомобільних/залізничних комбінаціях. У 2007 році Україна пропустила близько 750,000 контейнерів через свої порти. Хоча точних даних немає, за оцінкою, менше 50,000 двадцятифутових еквівалентів скористались послугами мультиmodalного транспорту в частині транзиту.

2.3 Застосування наскрізних коносаментів в Україні

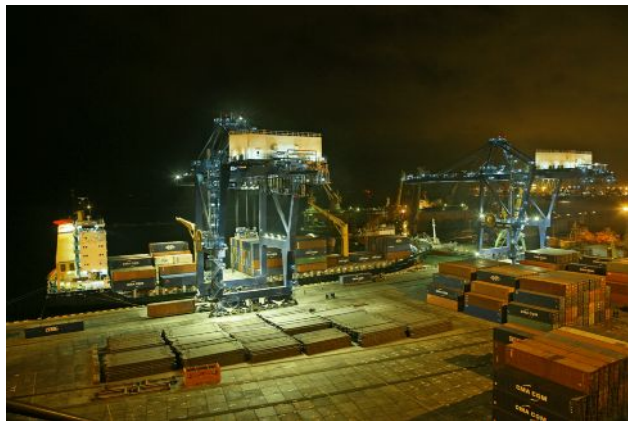
Наскрізний коносамент, виданий перевізником, є найпростішою формою мультиmodalних транспортних послуг. Частіше за все він використовується в морських контейнерних перевезеннях, хоча деякі авіалінії і залізничні компанії іноді також видають такі контракти. Практика випуску наскрізних накладних є поширеною в галузі морських контейнерних перевезень, проте обсяги їх застосування суттєво різняться, залежно від ситуації на конкретному ринку.

Під час вивчення використання наскрізних коносаментів у мультиmodalних перевезеннях в Україні, важливо, по-перше, визначити попит, тому що морський перевізник є провайдером «послуг», і, тому, реагує на попит, аніж створює його. Загалом, судноплавні компанії випускають наскрізні накладні час від часу на основі індивідуальних запитів. Це може відбуватись для окремих вантажів або контрактів. Зазвичай, клієнти вимагають наскрізні накладні для спрощення наземних або транзитних схем транспортування, коли за поставку відповідає єдина відома сторона, зокрема, під час перевезень в країнах, в яких у клієнта немає жодних контактів. Визнана судноплавна компанія вважається більш надійним та стабільним провайдером послуг, ніж іноземний експедитор, з яким клієнт може бути незнайомий. Зокрема, багатонаціональні компанії схильються до використання наскрізних накладних, тому ще цей підхід краще



поєднується з їх сучасними логістичними системами. З точки зору судноплавних компаній, збирання або доставка вантажу до місця призначення, а також різні проміжні дії, такі як розмитнення, не є ключовими видами діяльності. Проте, для створення конкурентних переваг перед конкурентами, багато великих контейнерних перевізників поступово створили власні «департаменти логістики» для обробки операцій за наскрізними накладними. Цей підхід дозволяє морським перевізникам поширювати свою діяльність уздовж логістичної мережі (не обмежуючись лише морським етапом перевезень). Випуск наскрізного коносаменту робить клієнта більш лояльним цій компанії, тому що він стає більш залежним від конкретного перевізника. Стратегії є різними у кожного перевізника: деякі з них схиляються до того, щоб розвиватися як мультимодальні транспортні оператори (МТО), а інші пропонують такі послуги лише тоді, коли вони вимушені це зробити, що зберегти за собою вантаж. Загальне ослаблення ринку контейнерних перевезень в останні роки вимусило деяких перевізників пропонувати такі послуги «з доданою вартістю» для отримання більшого валового доходу на одну перевезену одиницю TEU. Проте, після подальшого падіння ринку внаслідок кризи, ті ж самі перевізники закривають або скорочують діяльність своїх логістичних департаментів з метою зосередитись на своїй ключовій діяльності – морських перевезеннях. Хоча вони все ще пропонують наскрізні коносаменти, і обсяги цих пропозицій збільшуються, вони намагаються передавати діяльність з наземної дистрибуції в субпідряд, і діяти більше як експедитори з унімодальною відповідальністю, ніж як інтегровані перевізники для таких перевезень.

Контейнеровоз на Бруклінському контейнерному терміналі, Одеса



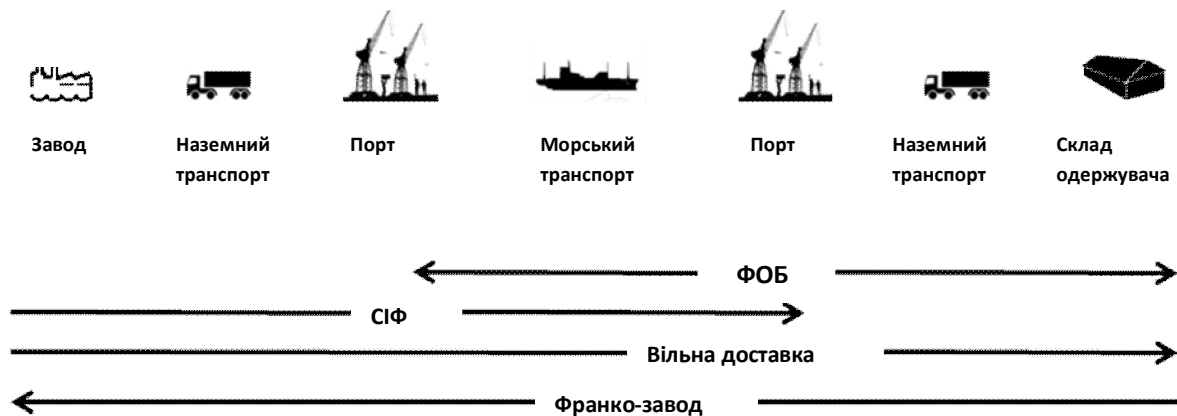
Іншим важливим фактором попиту є використання різних міжнародних торговельних термінів (INCOTERMS) під час купівлі або продажу міжнародної продукції. Найбільш вживані терміни:

- FOB – Франко-борт – одержувач оплачує всі витрати з моменту завантаження в іноземному порту;
- CIF – Вартість, страхування і фрахт – перевізник несе всі витрати до тих пір, доки товари не будуть розвантажені в іноземному порту;
- Вільна доставка – перевізник несе всі витрати до моменту доставки у вказаний пункт вільної доставки, і
- Франко-доставка – одержувач несе всі витрати після доставки вантажу у вказаний франко-пункт.

Це показано у вигляді схеми на Мал. 2.



Малюнок 2: Торговельні терміни



Зважаючи на складність теми, стисле пояснення нижче має на меті дещо прояснити те, коли мультиmodalні перевезення можуть бути доречними, а коли ні. Коли розглядається можливість використання наскрізного коносаменту, сторона (відправник або одержувач вантажу), відповідальна за оплату морського перевезення і наземних транспортних витрат має бути одна й та сама. Наприклад, імпортер в Україні, що купує товар FOB Сінгапур, має відповідати за всі витрати, починаючи з завантаження в Сінгапурі до доставки в місце призначення в Україні, і тому наскрізний коносамент для такого перевезення є прийнятним. Так само, якщо український експортер використовує умови СІФ Сінгапур, він відповідає за поставку до Сінгапура, і тому можливо використовувати наскрізний коносамент з місця відправки вантажу в Україні до місця доставки в Сінгапурі. Проте, у випадку експорту з України на умовах FOB Одеса, наскрізний коносамент, що охоплює наземне транспортування в Україні, є неприйнятним, тому що за наземне і морське транспортування відповідають дві різні особи. Так само, у випадку імпорту на умовах СІФ в Україну, коли відповідальність за оплату переходить від відправника до одержувача в українському порту, наскрізний коносамент є небажаним. Наскрізний коносамент частіше використовується під час імпорту, ніж експорту, хоча, теоретично, його можна використовувати в обох напрямках.

Є випадки, коли наскрізні накладні видаються на вантажі, відповідальність за які переходить в порту, але це вимагає угоди між різними сторонами про розподіл витрат. Ця ситуація більш притаманна мультинаціональним компаніям, тому що вони часто виступають водночас і відправником, і одержувачем. Прийнятність використання наскрізного коносаменту при інших умовах поставки (вільна доставка або франко) залежить від того, де знаходиться вказаний пункт відправлення або призначення, тому що від цього залежить, чи відповідає одна й та сама особа за наземний та морський етап перевезень.

З точки зору постачальника, ключовим фактором є ризик. Поширюючи свою відповідальність за наземну ланку логістичної мережі, морський перевізник збільшує власні ризики, зокрема, стосовно тих сфер, щодо яких він має обмежений контроль. Наприклад, якщо виникає затримка у розмитненні внаслідок проблем з документацією, він, вірогідно, понесе витрати за зберігання, а у випадку звичайного коносаменту, він за це не відповідав би. Такі самі затримки у наземному транспортуванні можуть призвести до додаткових витрат, що не відшкодовуються клієнтом. Загалом, чим надійніше торговельне і транспортне середовище в країні, тим менші ризики, і тим вірогідніше перевізник може забажати видати наскрізний коносамент. Це діє, наприклад, у Північно-західній Європі, де процедури розмитнення і наземного транспортування є ефективними та прозорими, і тому наскрізні коносаменти є більш поширеними. І навпаки, якщо процедура розмитнення ускладнена і повільна, а наземне транспортування ненадійне, що можна спостерігати в багатьох країнах, що розвиваються, і в країнах з перехідною економікою, тим менше вірогідність того, що перевізник запропонує наскрізний коносамент, або якщо він це зробить, то встановить вищу ціну, щоб врахувати потенційні ризики.

За інформацією найбільшого оператора контейнерних перевезень в Україні, близько 10-15% контейнерних перевезень здійснюється за наскрізними коносаменентами – тобто, з використанням мультиmodalного транспорту. Звичайно, це залежить від перевізника, частково, внаслідок різних інтересів перевізників щодо надання таких додаткових послуг, і частково – від типу



вантажу. Цей процент вважається низьким порівняно з ЄС, проте відображає специфічну ситуацію в Україні. Головні причини такого низького проникнення на ринок, на думку операторів мультиmodalного транспорту, полягають у наступному:

- обмежений попит на такі послуги;
- існуючі умови торгівлі;
- незбалансованість контейнерного потоку;
- складність процедур розмитнення;
- нестабільність місцевих транспортних тарифів; і
- вища вартість мультиmodalних перевезень внаслідок ризиків.

Перевізники повідомляють, що, загалом, вони не отримують багато запитів щодо наскрізних коносаментів від своїх клієнтів в Україні або від закордонних клієнтів, що надсилають товари в Україну. Більшість українських імпортерів схильються до того, щоб одержувати свої вантажі в портах Одеси або Іллічівська і розмитнювати товари в порту, або поблизу них (наприклад, в сухих портах) з допомогою власних агентів. Потім вони самостійно організують місцеві перевезення. Це викликано рядом факторів – умовами торгівлі, традиціями, незбалансованістю потоку, тощо. Так само, більшість експортерів доставляють свої товари наземним транспортом в порти або припортові приміщення, а потім завантажують їх в контейнери. Імпортери та експортери, загалом, дотримуються традиційних уніmodalних транспортних схем, працюючи з багатьма різними сторонами для виконання конкретних завдань в межах логістичної мережі, замість того, щоб скористуватись послугами судноплавної компанії як МТО. Найбільший попит на наскрізні коносаменти спостерігається з боку мультинаціональних компаній, які знайомі з цією концепцією, і постачальників великих транзитних вантажів через Білорусь.

Більшість імпортних вантажів, зокрема, споживчі товари високої вартості, ввозяться на умовах СІФ. Для цього є три важливі причини. По-перше, іноземні експортери не бажають нести відповідальність за витрати після вивантаження товару з судна в Україні, тому що потенційні ризики можуть бути високими (наприклад, вони не зацікавлені в умовах вільної доставки). По-друге, більшість імпортерів це невеликі компанії з обмеженими ресурсами, і тому вони не можуть собі дозволити робити закупівлю на умовах ФОБ (коли вони вимушені платити за морський фрахт). Вони також схильються до закупівель відносно малими партіями. По-третє, складні режими оподаткування, зборів і обміну валюти з одного боку стримують експортерів від пропозиції умов вільної доставки, а з іншого боку – імпортери бажають займатися цими аспектами самостійно, враховуючи перемінну прозорість цих питань. Багато імпортерів є торговельними компаніями, і фізичний контроль за процесом розмитнення є для них критично і життєво важливим (див. розділ далі). Експортери в Україні традиційно продавали на умовах ФОБ, хоча умови СІФ застосовуються все частіше з підвищенням надійності послуг морських перевізників. Проте, більшість з цих відправників завжди відповідали за перевезення товарів в порт. Тому, їм не потрібні послуги МТО. Пропорція товарів, що завантажуються в контейнери поза межами порту, є значно нижчою, ніж в Європі. Це відбувається тому, що поза портами зберігається небагато порожніх контейнерів, а також існують проблеми з процедурами експортного розмитнення у випадку доставки товару в контейнерах із-за меж порту.

У минулому контейнерна торгівля України переживала періоди суттєвої незбалансованості потоку, що вплинуло на інтерес судноплавних компаній до наскрізних коносаментів та інтерmodalний транспорт в цілому. В експорті традиційно домінували товари, що перевозяться навалом, без упаковки, такі як: зерно, сталь, ліс, руда, тощо, з відносно невеликими обсягами загальних вантажів, придатних для перевезення в контейнерах. Зростання економіки призвело до імпортного буму, зокрема, споживчих товарів, більшість з яких перевозиться в контейнерах. В результаті виникла велика незбалансованість транспортного потоку. Судноплавні компанії не хотіли віддавати свої контейнери для подальшого наземного транспортування, якщо вони не повертаються, і тому встановлювали великі депозити імпортерам або їх агентам, якщо ті хотіли транспортувати контейнери далі в місце призначення, і наполягали на їх поверненні в порти. Тільки в рідких випадках дозволялось розвантаження контейнерів в кінцевому місці призначення.



Ця незбалансованість призвела до того, що судноплавні компанії були менш зацікавлені у пропозиції наскрізних коносаментів на імпорتنі вантажі через вартість повернення порожніх контейнерів назад в Одесу чи Іллічівськ. Для врахування цієї ситуації, судноплавна компанія повинна була включити вартість повернення контейнера. У багатьох випадках виходило дешевше розвантажити контейнер ближче до порту і перевезти вантаж традиційним способом – тобто це більше не було інтерmodalним або комбінованим транспортуванням, хоча, теоретично, це ще могло бути мультиmodalним транспортуванням. Ті самі цінові міркування стосовно повернення порожніх контейнерів також вплинули на експедиторів, і це пояснює те, чому така велика кількість імпорتنих контейнерів розвантажувалась поблизу портів.

За останній рік відбулись певні зміни. Судноплавні компанії виявляють більшу готовність віддавати контейнери для їх перевезення далі до місця призначення, і більшість з компаній запровадили механізм страхування замість депозиту. Це полегшило для експедиторів питання транспортування товарів до місця призначення, хоча проблема вартості повернення порожніх контейнерів все ще залишається. Проте, глобальна криза суттєво вплинула на цю незбалансованість. Як і слід було очікувати, імпорт споживчих товарів значно скоротився, внаслідок загального падіння економіки і, зокрема, гривні. Проблеми судноплавної галузі знизили ставки на контейнерні перевезення до такої міри, що експортний вантажний потік, який раніше ніколи не користувався контейнерами, переходить до контейнерних перевезень. Гарним прикладом є поточний бум з вантажами зерна, які раніше перевозились у великих обсягах сухогрузами, а зараз частково перевозяться в контейнерах, завдяки низьким експортним ставкам на контейнерні перевезення разом із збільшенням попиту на вантажі малого обсягу, що у багатьох випадках викликано проблемами з фінансуванням великих обсягів імпорту, внаслідок кредитної кризи (дефіцит акредитивів). Наразі спостерігається навіть дефіцит 20-футових контейнерів для обробки цього експорту, незважаючи на те, що 40-футові контейнери, в яких надходить більшість споживчих товарів з Далекого Сходу, все ще залишаються у надлишковій кількості. Судноплавні компанії навіть дозволяють частково заповнювати 40-футові контейнери, щоб перевезти їх до центрів попиту. Таке зменшення дисбалансу контейнерних перевезень повинне, теоретично, сприяти інтерmodalним перевезенням, хоча джерела імпорту та експорту не завжди знаходяться в одному й тому самому регіоні країни, і ця тенденція може не бути сталою, коли економічна ситуація поступово покращиться, і імпорт знову зросте.

Процедури розмитнення в Україні залишаються складними і непрозорими. Проблеми можна розділити на три складові: велика кількість прикордонних організацій, кількість потрібної документації і частотність перевірок на кордоні. Ці питання більш детально розглядаються в Розділі 4, і їх можна стисло викласти наступним чином: Україна має велику кількість офіційних і напівофіційних агенцій, зайнятих в процесі розмитнення, набагато більше, ніж в ЄС, і є ознаки того, що їх кількість зростає, тому що зацікавлені сторони вважають імпорт можливим «відомчим» або навіть персональним джерелом доходу. Кількість документації, потрібної для розмитнення, також зростає, частково, внаслідок великої кількості організацій і, частково, внаслідок нових вимог, що їх регулярно висувають існуючі організації. Це робить процес розмитнення більш складним і тривалим. І наостанок, висока частотність інспекцій/перевірок призводить до затворів і додаткової вартості використання інспекційних платформ (близько 35-40 євро за контейнер в Одесі/Іллічівську). Більше прикордонних організацій = більш складні процедури розмитнення = затримки в отриманні всіх підписів і печаток = велика кількість перевірок = додаткові витрати. Загальний процес розмитнення і відсутність прозорості несуть додаткові ризики у випадку використання наскрізних коносаментів, і тому є менш привабливими як для МТО, так і для клієнтів.

Ще однією проблемою є відсутність прозорості в процесі розмитнення, коли імпортна документація часто «коригується» з метою мінімізації платежів, і часто використовуються офшорні компанії (кіпрські компанії, які належать громадянам Росії або України). Більшість розмитнень проводиться невеликими суб'єктами, які діють у якості митних брокерів. Їх роль полягає у посередництві, і навіть великі організації, такі як судноплавні і експедиторські компанії користуються послугами таких малих компаній замість того, щоб самим зареєструватись брокерами. Ця ситуація не сприяє розвитку мультиmodalного транспорту, тому що заохочує уніmodalні операції – тобто, відокремлення різних видів діяльності.

Судноплавні компанії вказують на те, що тарифи на перевезення наземним транспортом в Україні відносно нестабільні, і, тому, складають суттєвий ризик для того, хто випускає наскрізний



коносамент. Важливо пам'ятати, що дата видачі наскрізного коносаменту на вантаж може бути, щонайменше, за місяць до прибуття контейнера в Україну. Проблема виникає тому, що до того часу, як товари фізично прибудуть, тарифи на наземне транспортування часто суттєво змінюються, що залишає перевізника із збитками. Дивно, але навіть залізничні тарифи вже не вважаються стабільними, тому що вони також можуть швидко змінюватись, і умови перевезення залізницею також часто змінюються, таким чином, збільшуючи загальні витрати. Тарифи на автомобільні перевезення також нестабільні, враховуючи надлишок пропозиції, валютні коливання і вартість пального.

Можна побачити, що ризики пропозиції наскрізних коносаментів можуть бути суттєвими. Для врахування цього ризику, морський перевізник додає маржу, що покриває ці елементи ризику. Загальний ефект цього проявляється в тому, що тарифи судноплавних компаній, що видають наскрізні коносаменти, часто вищі, ніж під час застосування уніmodalного підходу, коли імпортер або експортер має власного агента-експедитора, який займається розмитненням і наземним транспортуванням. Відповідно, у багатьох випадках, навіть коли перевізник готовий запропонувати наскрізний коносамент, клієнт не погоджується з цією пропозицією, тому що її вартість є вищою – **тобто, у багатьох випадках мультиmodalне транспортування є дорожчим, ніж уніmodalне.**

На думку судноплавних компаній, кількість виданих наскрізних коносаментів буде поступово зростати з розвитком ринку в Україні, стабілізацією тарифів на наземні перевезення, збільшенням прозорості у транспорті і процедурах розмитнення, із введенням спрощених митних процедур. Крім того, очікується, що збільшиться розмір компаній в Україні, і ці великі компанії, більш вірогідно, будуть застосовувати сучасніші методи логістики, більш сумісні з мультиmodalним транспортуванням. Проте, таке зростання мультиmodalних транспортних послуг на основі наскрізних коносаментів вважається дуже поступовим процесом.

В Європі, державні залізниці і приватні оператори іноді випускають наскрізні накладні, які включають автомобільне транспортування на початку або в кінці подорожі (та іноді морські перевезення) на додаток до транспортування залізницею. Проте, в Україні Укрзалізниця випускає лише накладні від станції до станції для місцевих або міжнародних перевезень – тобто вона не є оператором мультиmodalного транспорту, а лише перевізником для інших МТО.

2.4 Використання внутрішніх або комбінованих транспортних накладних в Україні

Окрім наскрізних коносаментів, що їх пропонують морські перевізники, як описано вище, є й інші сторони, які пропонують подібні мультиmodalні транспортні послуги. Це переважно експедитори, NVOCC та міжнародні логістичні компанії (логістичні оператори – треті особи або 3PL – див. Розділ 3).

«Внутрішні накладні видаються експедитором відправнику вантажу у якості розписки за товари, зібрані з іншими товарами в одну партію (зазвичай, як повний контейнерний вантаж)». У накладній судноплавної компанії вказується експедитор як консигнант, та ім'я агента експедитора в порту призначення, як одержувача. Хоча це не є повним товаророзпорядчим документом, внутрішня накладна експедитора має юридичну силу подібну до накладної перевізника. Якщо це спеціально не заборонено, цей документ може бути перехідним, а також прийматись банком імпортера для оплати по акредитиву.

Цей тип документу використовується, переважно, експедиторами або NVOCCs під час надання послуг з консолідації вантажів – коли невеликі вантажі збираються разом передаються перевізнику як єдиний великий вантаж. Більшість таких накладних видається від терміналу до терміналу експедитора, і тому, технічно, це є мультиmodalним перевезенням. Єдина важлива відмінність між внутрішньою накладною і комбінованою накладною, описаною нижче, є те, що вантаж не обов'язково має бути збірним, хоча у багатьох випадках це робиться. Внутрішні накладні широко застосовуються в авіаційному секторі, тому що більшість авіаційних вантажів складається з невеликих партій, які консоліднуються.

Комбінована транспортна накладна видається у випадку контейнерних перевезень від двері до двері, під час яких використовуються різні морські судна та/або різні транспортні засоби



(повітряні судна, залізниця, морські судна, автомобільний транспорт, тощо) від пункту відправлення до пункту призначення. Таким чином, це завжди мультимодальне перевезення, і вантаж є збірним. На відміну від наскрізних коносаментів, сторона, що видає комбіновану транспортну накладну, приймає на себе повну відповідальність згідно з контрактом за весь шлях перевезення всіма видами транспорту. Деколи цю накладну називають інтермодальною накладною і навіть мультимодальною транспортною накладною.

Знову, у багатьох випадках ця документація видається експедиторами, які можуть діяти у якості консолідаторів вантажів або NVOCC, або навіть звичайних експедиторів, які поширюють власну відповідальність уздовж логістичної мережі – тобто приймають на себе відповідальність на ряд завдань, включаючи транспортування, розмитнення, документування, тощо. Проте, зазвичай, така міжнародно визнана комбінована транспортна накладна застосовується лише до повних контейнерних вантажів. У випадку консолідації вантажів, скоріш за все, вона буде доповнена кількома внутрішніми накладними, виданими на окремі партії вантажів, з яких складається консолідований вантаж. Загалом, тільки великі міжнародні експедиторські агенції використовують комбіновані або мультимодальні накладні, головним чином, тому, що надання такого типу мультимодальних послуг вимагає широкої міжнародної присутності і великих ресурсів.

Однією з головних практичних відмінностей між наскрізним коносаментом і внутрішньою/комбінованою накладною є те, що морський перевізник має фізичну присутність з обох боків морської ланки перевезення, в той час, коли експедитор може бути присутнім лише в пункті відправки або призначення. Зрозуміло, що великі міжнародні експедиторські компанії мають присутність в багатьох країнах на важливих міжнародних контейнерних маршрутах, і тому вони можуть пропонувати майже повний комплект послуг, тому що вони контролюють надання послуг з обох боків морської ланки перевезення. Невеликі національні експедитори схильються до того, щоб укладати агентські угоди з іноземними партнерами, але їм недостає покриття, і тому, такого типу агентські схеми менш пристосовані до мультимодальних перевезень та пов'язаних з ними ризиків.

Експедитор - це посередник, який діє від імені імпортерів, експортерів та інших компаній чи осіб, та організовує безпечне та ефективне транспортування товарів. Враховуючи тип товарів і вимоги клієнтів до поставки, експедитори забезпечують найкращі транспортні засоби, користуючись послугами судноплавних компаній, авіаліній, автомобільних і залізничних операторів. Традиційно, експедитори займались адміністративною діяльністю, необхідною для експорту та імпорту, такою як підготовка документації і розмитнення, але все більше стають відповідальними за організацію всіх транспортних послуг. Таким чином, вони, фактично, також стають «торговцями транспортними послугами».

Судноплавні компанії вважають, що на українському ринку домінують експедитори. Це вказує на те, що їх взаємодія з експедиторами тут набагато більша, ніж на більш розвинених ринках, таких як ЄС. Більшість експортного потоку забезпечується експедиторами, і дуже обмежена кількість – за прямими замовленнями експортера, і угода про тарифи часто укладається з експедитором, ніж напряму з відправником. Це може бути частково викликано дефіцитом великих експортних компаній, коли більшість контейнерного експорту здійснюється малими та середніми фірмами. Майже весь імпорт забезпечується експедиторами, здебільшого, завдяки використанню умов CIF і великій кількості малих вантажів, а також внаслідок складності процедури розмитнення. Асоціація міжнародних експедиторів України налічує 168 членів і відповідає за 65-70% усього імпорту, експорту і транзиту.

Незважаючи на міцну позицію експедиторів, використання комбінованих або внутрішніх транспортних накладних, які охоплюють мультимодальні перевезення, все ще не дуже поширене, що, таким чином, дещо схоже на ситуацію з ринком наскрізних коносаментів. Щодо цього немає даних, тому що експедитори не мають потреби у реєстрації кількості випадків використання комбінованих або внутрішніх транспортних накладних, що охоплюють мультимодальний транзит. На додаток до ризиків, вказаних у попередньому розділі, є й інші фактори, які не сприяють випуску комбінованих транспортних накладних в Україні.

По-перше, як зазначалось вище, експедитори - це «торговці транспортними послугами». Часто вони мають краще уявлення про місцевий транспортний ринок, ніж міжнародні судноплавні компанії, і можуть до певної міри мінімізувати їх ризики. Проте, більшість схильється до того,



щоб мінімізувати ці ризики окремо, наймаючи підрядника на уніmodalьній основі. Уникаючи мультиmodalьної угоди на поставку, що може відбутися місяцем пізніше, вони купують транспортні послуги лише тоді, коли товари, фактично, готові для перевезення наземним транспортом. На практиці, враховуючи те, що більшість імпорту здійснюється на умовах СІФ, вони, зазвичай, відповідають лише за купівлю наземних транспортних послуг для їх клієнтів, тому вимога щодо послуг мультиmodalьного транспортування є досить незвичайною. Так само з судноплавними компаніями – вони вказали на нестабільність тарифів на наземні перевезення як на одну з ключових проблем.

Ринок експедиторських послуг в Україні складається з трьох головних компонентів. По-перше, є велика кількість невеликих експедиторів, які діють в якості посередників для численних дрібних імпортерів. Їх головна функція полягає у посередництві під час непрозорої процедури розмитнення, і багато з них проводять лише кілька накладних за місяць. Організацією транспортних послуг, якщо це потрібно, потім займаються митні брокери, хоча багато торговців та імпортерів забирають свої вантажі самостійно. Цей сегмент ринку не спроможний пропонувати мультиmodalьні послуги, тому що він має небагато клієнтів, жодних іноземних партнерів і дефіцит ресурсів для участі в такому бізнесі. За інформацією, існує близько 2,100 зареєстрованих експедиторів, проте лише 168 з них є членами національної асоціації, яка об'єднує більшість середніх і великих компаній.

Друга категорія – це міжнародні експедитори/спільні підприємства. Сюди входять великі компанії, які мають поширені мережі власних офісів в усьому світі, такі як Kuhn & Nagel, Panalpina, Danzas, M&M, TransRail, тощо. В Україні їх офіси, здебільшого, «респондентні». Контракти на мультиmodalьні або стандартні експедиторські послуги укладаються, в більшій мірі, за кордоном, а офіси в Україні відповідають лише за обробку вантажів, коли вони прибувають в Україну. Цей тип організації домінує серед мультинаціональних компаній, проте йому бракує гнучкості, щоб конкурувати з місцевими дрібними експедиторами, які обслуговують дрібних імпортерів. На практиці, великі експедиторські компанії часто віддають в субпідряд частину свої послуг цим малим, більш гнучким, компаніям з метою зменшення собівартості. Зазвичай, вони передають у субпідряд брокерські операції на митниці, тому що не бажають брати участь у «сірій практиці», і тому не можуть конкурувати з невеликими місцевими фірмами. Міжнародні компанії домінують на європейському ринку, використовуючи автодорожню і залізничну мережі ТЕМ-Т. Цей ринок відрізняється від морського сектору, тому що він є більш сталим і стабільним. Наприклад, існують регулярні автомобільні перевезення між Україною та Польщею, Німеччиною, Угорщиною, Італією, тощо. Завдяки цій стабільності, частіше застосовуються умови «вільної доставки» та «франко-завод», а також умови СІФ. Це означає, що можливості для пропозиції мультиmodalьних послуг є значно вищими. Проте, на практиці, більшість перевезень є уніmodalьними і здійснюється автомобільними перевізниками. Є певний залізничний вантажний потік, на який ці міжнародні експедитори випускають комбіновані транспортні накладні, хоча обсяги цього потоку все ще порівняно мінімальні (див. Розділ 2.7).

Великі міжнародні експедитори більше зосереджені на перевезенні товарів для мультинаціональних компаній, часто за «генеральними» контрактами, які охоплюють послуги по всьому світу. Ці клієнти схильються до замовлення послуг з одного джерела, включаючи експедиторські послуги. Вони також більш схильні до використання мультиmodalьного транспортування, тому що їх перевезення є більш спланованими, і вони часто виступають одночасно і відправником, і одержувачем, переміщуючи товари з одного місця в інше. Є ознаки того, що в Україні мультиmodalьний компонент ринку є набагато меншим, ніж, наприклад, в ЄС. Частково, це викликано меншим проникненням роздрібного сектору, і більш оптовим середовищем, мультинаціональні компанії не бажають зберігати запаси в Україні, враховуючи дефіцит належних приміщень (див. Розділ 3), валютні коливання і вартість імпорту. Головним чином, тому, що простіше складувати товари поза межами України у сусідніх країнах та імпортувати товари по необхідності, можливо, через місцевих агентів. В результаті, попит на мультиmodalьні послуги є значно меншим з боку одного з потенційно найбільших джерел такого попиту.

Третя категорія – це великі національні експедиторські компанії, такі як Укрінтерекспедиція, Югоінтранс та Інтертранс. Ці організації виникли спочатку для перевезення вантажів для крупних промислових підприємств, і займаються міжнародними транспортними перевезеннями, зокрема, автомобільними, хоча, Югоінтранс – це, здебільшого, залізничні перевезення. Деякі з



них також вирости як агенти міжнародних експедиторських компаній, які не хотіли створювати офіси в Україні. Професіоналізм цих компаній помітно покращився після прийняття «Закону України про експедиторську діяльність», який упорядкував цей сектор, і наразі національна асоціація пропонує дипломні курси. Крім того, вони мають кращий доступ досвіду міжнародних компаній. Ці національні компанії можуть пропонувати мультиmodalні послуги, але, загалом, вони цього не роблять, внаслідок дефіциту міжнародної мережі, якщо в них немає зв'язків з іноземним експедитором. Їм більш зручно пропонувати своїм клієнтам уніmodalні послуги, щоб уникнути ризиків, пов'язаних з мультиmodalною відповідальністю. Ці великі національні компанії домінують на ринку перевезень СНД, наприклад, через Білорусь (російський транзитний потік зараз зменшився, внаслідок зміни залізничних тарифів).

Відмінністю експедиторського сектору України, порівняно з ЄС, є уніmodalність багатьох експедиторів. Наприклад, більшість залізничних експедиторів спеціалізуються лише на цьому секторі, і рідко пропонують послуги автомобільних або морських перевезень. Залізничні експедиторські послуги більш спеціалізовані, з унікальними характеристиками, такими як необхідність сплачувати авансом 50% місячного обігу, у якості безпроцентного платежу Укрзалізниці, прийняття фіксованих умов, вищі страхові ризики і іноді навіть необхідність надавати власні вагони. Є також єдиний тариф без знижок за кількість або преміальних комісійних. Автомобільні експедитори рідко пропонують послуги залізничних або морських перевезень. Тільки деякі великі національні та міжнародні експедитори пропонують повний спектр послуг, хоча їх використання залізничного сектору є дуже обмеженим, і деякі з них навіть не зареєстровані залізничними експедиторами. Більшість залізничних експедиторів бронюють місця в потягах для своїх клієнтів і займаються підготовкою документації, але, фактично, ніколи не пропонують мультиmodalні послуги, тому що їм бракує відповідного досвіду, іноземних контактів і фінансових ресурсів, а також є проблеми з залізницею (див. коментарі далі). Коротко кажучи, використання мультиmodalних перевезень експедиторами через наскрізні внутрішні або комбіновані транспортні накладні є наразі дуже обмеженим, внаслідок наступного:

- Ризиків, пов'язаних з пропозицією мультиmodalних накладних на непрозорому ринку;
- Уніmodalні послуги зменшують ризики і збільшують гнучкість;
- На ринку домінують невеликі фірми, яким бракує можливостей і ресурсів, щоб пропонувати такі послуги;
- Багато експедиторів зосереджуються лише на одному виді транспорту;
- Більшість міжнародних експедиторів в Україні є офісами-респондентами, що займаються місцевими поставками; і
- Обмежена присутність мультинаціональних компаній, що зберігають запаси в Україні.

2.5 Експрес-пошта

Ринок послуг експрес-пошти є одним з видів мультиmodalного транспортування, про який часто забувають. Головні оператори, такі як DHL, UPS, FedEx, TNT, тощо, є перевізниками від двері до двері, які користуються у більшості своїй поставок комбінацією авіаційного і автомобільного транспорту, і тому пропонують мультиmodalні транспортні послуги, зважаючи на те, що два види транспорту охоплюються єдиним контрактом. Можливо, про ці компанії забувають, як про мультиmodalних операторів, частково, тому, що вони не беруть участь в інтерmodalних або комбінованих транспортних операціях. Їх авіаційні вантажі часто перевозяться в контейнерах, які, зазвичай, використовуються для транзиту від аеропорту до аеропорту, і завантажуються та розвантажуються на терміналах аеропорту або поблизу нього.

Проте, можна вважати, що ці компанії наразі надають послуги з мультиmodalних перевезень в Україні, хоча, звичайно, тоннаж вантажів є невеликим, тому що головним предметом перевезень є документи і бандеролі. Під час кризи, ці перевізники стають більш уніmodalними, тому що використовують автомобільний транспорт замість авіаційного, таким чином, надаючи повільніші, але дешевші послуги. Всі ці оператори поступово диверсифікують «дешевий ринок», працюючи з великими і повільними поставками – традиційною сферою експедиторських компаній. Зазвичай, вони мають спеціальні схеми розмитнення для експрес-вантажів, хоча ці компанії



також називали розмитнення однією з проблем, що заважає їм надавати справжні послуги із доставки від дверей до дверей (одержувачі можуть бути вимушені йти в спеціальні пункти доставки і фізично розмитнювати товари). З проникненням на ринок великих вантажів, їх спроможність надавати мультиmodalні послуги може зменшитись, якщо не будуть вирішені проблеми з розмитненням. Інакше, вони стануть звичайними експедиторськими компаніями в цій ситуації.

2.6 Поромні послуги

Однією з форм мультиmodalних транспортних операцій в Україні є міжнародні поромні послуги. Головні паромні напрямки знаходяться між Іллічівськом і Варною (Болгарія), Поті/Батумі (Грузія) і Дерінче (Туреччина). Це переважно залізничні пороми, які також перевозять автомобільний транспорт. Лише 10-15% складає автомобільний транспорт, решта – це залізничні вагони. Пороми розроблені для перевезення вагонів з колією стандарту СНД з заміною ходової в Варні та Дерінче (в Поті/Батумі така сама колія, що й в Україні). Автомобільний транспорт перевозиться на мультиmodalній основі за комбінованими транспортними накладними або внутрішніми накладними, які випускаються судноплавною компанією. Таким чином, весь цей потік є як мультиmodalним, так і інтерmodalним потоком. Вважається, що весь залізничний потік пересувається на уніmodalній основі, тому що залізнична накладна не охоплює морської частини подорожі.

2.7 Мультиmodalна транспортна інфраструктура

Постійною темою багатьох проектів Європейської Комісії, включаючи проекти в Україні, була відсутність інфраструктури для мультиmodalних операцій. Просувалось бачення, що, шляхом будівництва логістичних терміналів, з'єднаних із залізницею, можна буде певною мірою збільшити обсяг мультиmodalного транспортного потоку. Ця помилкова концепція, частково, завдячує відсутності розуміння того, що мультиmodalне перевезення це використання двох типів транспортних послуг, але за єдиним контрактом. А запропоновані логістичні центри так само легко використовувати в уніmodalних перевезеннях – тобто, заключаючи окремі контракти по кожному виду транспортування, як і в мультиmodalних. У більшості випадків, те, що пропонується – це, фактично, інтерmodalні термінали, ніж мультиmodalні – тобто, вживається помилкова термінологія.

Ключовою вимогою для просування концепції наскрізних перевезень є розвиток якісних складських приміщень поблизу місць призначення, що має заохочувати імпортерів транспортувати свої товари ближче до місця їх споживання, ніж розвантажувати поблизу порту, як вони роблять зараз. Це також заохотить експортерів пакувати вантажі раніше уздовж своєї міжнародної логістичної мережі. Поте, з попередній розділів видно, що забезпечення таких приміщень само по собі не генерує мультиmodalні перевезення, внаслідок дії інших потужних факторів, таких як умови торгівлі, відсутність прозорих процедур розмитнення, нестабільність транспортних тарифів, тощо. Слід зауважити, що **жоден з опитуваних перевізників або експедиторів не назвав відсутність інтерmodalних терміналів як специфічну перешкоду на шляху впровадження мультиmodalного транспорту**. Насправді, можна побачити, що деякі існуючі інтерmodalні центри, такі, наприклад, як Ліски, не використовуються на повну потужність, і кількість мультиmodalних перевезень, що здійснюються через ці пункти, є незначною (на відміну від уніmodalних перевезень за стандартними залізничними накладними). Очевидно, створення наземних споруд у вигляді контейнерних терміналів і митних складів сприяло б розвитку наскрізних перевезень за умови, якщо б це допомогло вирішити деякі проблеми в портах, що стримують мультиmodalне транспортування. Якщо можливо здійснювати електронне розмитнення товарів в порту з проведенням перевірки/інспекції лише в цих наземних складах, тоді буде усунена частина ризиків МТО, і клієнти будуть більш зацікавлені у перевезеннях через ці інтерmodalні напрямки.



2.8 Залізничні контейнерні послуги

Контейнерні поїзди використовуються для перевезення контейнерів залізницею, деякі з яких можуть здійснюватись за мультиmodalними контрактами. Привабливість цих поїздів в тому, що вони є спеціалізованими і ходять по графіку, тому можуть конкурувати з альтернативними автомобільними перевезеннями. З точки зору мультиmodalного транспортного оператора, це покращує якість пакету послуг залізниці і зменшує ризики. В ЄС більшість цих контейнерних потягів ходять між морськими портами і великими митними базами, тому що вони мають достатню спеціалізовану місткість. В цій ситуації, головними МТО виступають судноплавні компанії. Оператори місцевих контейнерних перевезень також працюють в багатьох країнах, зокрема, коли відстань транзиту перевищує 500 км. Проте, вони менш поширені, внаслідок труднощів із залученням достатнього потоку на єдиному маршруті і великої конкуренції з боку автомобільної галузі. Вони частіше виступають уніmodalними перевізниками, але в деяких країнах залізниці створили окремі дочірні підрозділи, подібні до Лісків, для надання таких послуг, і пропонують транспортні послуги, таким чином, діючи як МТО.

Контейнерні потяги, що проходять транзитом через Україну, показані в таблиці 1 нижче. Є три вагомні характеристики. По-перше, багато з цих потягів є комбінованими, тобто вони не є спеціалізованими контейнерними потягами. По-друге, багато з них часто зупиняються: в кількох пунктах призначення або на прикордонній сортувальній станції. По-третє, вони ходять досить не часто – вантажний потік може чекати до тижня відповідного поїзда. Все це разом не складає привабливого пакета послуг, окрім перевезення вантажів насипом, де швидкість не така важлива. Велика кількість пунктів призначення на один маршрут і низька частотність руху також свідчать про невеликий попит. Судноплавні компанії, що займаються перевезенням контейнерів, зазначили, що вони б не користувались залізницею, за виключенням цих спеціалізованих або комбінованих маршрутів, тому що залізничні послуги, в цілому, недостатньо надійні, щоб відповідати їх вимогам.

Залізничний термінал «Ліски» в Одесі



Залізничний термінал «Ліски» в Києві



За інформацією експедиторів і мультинаціональних компаній, перевезення контейнерів залізницею не дешевше, ніж автомобільним транспортом, навіть на відносно довгі відстані. В ЄС привабливість залізниці, зазвичай, збільшується, коли відстань перевищує 500 км, таким чином, відстань від Одеси до Києва, 468 км – є гранично привабливою. Опитані сторони зазначили, що перевезення залізницею до Києва не буде дешевше, а якість послуг буде гіршою, ніж при перевезенні автотранспортом. Використання залізниці також більш бюрократичне. На більші відстані, наприклад, до Львова, на заході, або до Донецька, на сході, залізничні перевезення, мали б бути, теоретично, конкурентними, але, на практиці, вони не привабливі, тому що використовуються комбіновані потяги, які набагато повільніші, що значно збільшує ризик штрафів за простій. Найбільш привабливим маршрутом для залізничних контейнерних перевезень здається Білорусь. Було відзначено, що Середземноморська судноплавна компанія пропонує наскрізні коносаменти на цей маршрут. Залізничний тариф є неконкурентним для перевезення 40-футових контейнерів (так само, як в інших країнах СНД). Більшість імпорту з Далекого Сходу та Південно-східної Азії надходить у 40-футових контейнерах.



Ключовою проблемою мультиmodalних перевезень залізницею є різниця між системами документації. Європейська система керується правилами COTIF (Конвенція щодо міжнародного транспортування товарів залізницею), в той час, коли ОСЖД (організація співробітництва залізниць), партнером якої є Укрзалізниця, керується SGMS (Угода про міжнародні залізничні вантажні перевезення). Нажаль, ці дві системи не сумісні, і всі залізничні накладні необхідно переписувати на кордоні. Їх несумісність і різна відповідальність вже означає проблему для європейських наскрізних залізничних перевезень, що вимушує шукати інші види транспортування. Відповідно, залізниця не є ідеальною для випуску мультиmodalних або навіть комбінованих транспортних документів на товари, які перевозяться згідно з обома залізничними системами.

2.9 Контейнерні поїзди

Контейнерні поїзди розроблені для перевезення автотягачів, як спеціалізовані потяги або в комбінації з контейнерами. Це мультиmodalний транспорт, тому що авто перевізник пропонує поставку від дверей до дверей за єдиним контрактом, і система використовує два види наземного транспорту. Ці залізничні послуги вимагають спеціалізованого рухомого складу для забезпечення того, щоб габарити автотягача, після завантаження, не перевищували максимальних обмежень по висоті і ширині, встановлені для залізниці. Фактично, рухомий склад включає широкі вагони з малими каретками для забезпечення необхідного кліренсу по висоті. Європейський досвід цих потягів у відволіканні дорожнього транспортного потоку на залізницю ще недостатній, внаслідок того, що пакет послуг, зокрема, з точки зору швидкості, не може конкурувати з автотранспортом. Ці послуги частіше просуваються з точки зору охорони довкілля, ніж з комерційних причин, і тому це не є само по собі просуванням мультиmodalних перевезень. Майже в усіх випадках ці контейнерні потяги вимагають фінансових субсидій або потребують штучних стимулів, таких як доступ до додаткових дорожніх дозволів. Ключова проблема це те, що такі послуги є «капітальним стимулом», і тому потребують значного вантажного потоку, щоб бути економічно виправданими. Незважаючи на те, що вони повинні бути економічно виправдані для відстаней більше 500 км, на практиці, це часто не справджується. Нажаль, в деяких випадках, чим більше відстань, тим більше різниця між автомобільними і залізничними перевезеннями – автоперевезення стають більш швидкими та надійними, ніж залізничні.

Цікаво, що найбільш успішні контейнерні поїзди іноді переміщуються на відносно невеликій відстані, такі як тунель під Ла-Маншем чи Альпійські тунелі. Контейнерні потяги, що проходять через фізичні перешкоди, загалом, є більш успішними, тому що мають конкурентну швидкість, враховуючи повільну середню швидкість автотранспортних засобів у гірській місцевості.

Україна експериментувала з цією концепцією у 1997 році, проте вона так і не вийшла за межі пілотного проекту «Вікінг». Як зазначалось раніше, потяг «Вікінг» все ще працює, проте лише в якості контейнерного потягу на півдні України. Навіть на північній частині маршруту в Клайпеді між 2003 і 2008 роками було перевезено 114,500 двадцятифутових еквівалентів контейнерів на противагу лише 535 тягачам. Вважається, що концепція розвитку залізничних послуг з перевезення контейнерів і тягачів відроджується в Україні, і на 2009 рік були заплановані зустрічі з цього питання в Угорщині та Італії, а пізніше – в Білорусі та Росії. Спочатку будуть розглядатись технічні питання, тобто, яким чином такі потяги можуть функціонувати, ніж питання фактичного ринкового попиту на такі послуги. Очевидно, якби ці послуги були впроваджені, вони б стимулювали розвиток мультиmodalного транспортування, але тільки в тому випадку, якщо це буде конкурентний пакет послуг, який зможе привабити операторів автомобільного транспорту/експедиторів. Роботу над вивченням попиту ще слід провести.



Таблиця 1: Швидкісні контейнерні потяги і комбіновані потяги

Маршрут	Назва	Описання маршруту	Тривалість (годин)	Частота
Будапешт-Москва	Чардаш	Захонь (МAB) – Чоп (УЗ) – Батево – Львів – Здолбунів – Козятин – Київ – Конотоп – зерново (УЗ) – Суземка (РЖД) – Брянськ Львовський – Бекасово (район мережі) (РЖД)	58	Раз на тиждень
Київ-Славкув	Ярослав	Луганськ (УЗ) – Київ – Здолбунів–Ковель–Ізов (УЗ)– Хрубешув (РКР)-Славкув (РКР)	39	По суботах і понеділках
Одеса-Клайпеда	Вікінг	Одеса/Іллічівськ (УЗ) – Жмеринка – Козятин – Коростень (Київ-Коростень) – Бережеськ (УЗ) – Словечно (БЧ) – Жлобін – Мінськ – Гудогой (БЧ) – Кена (LG) – Вайдотай – Радвілішкіс – Клайпеда (LG)	56	По п'ятницях
Одеса-Київ	Хрещатик	Одеса/Іллічівськ – Жмеринка – Козятин – Київ	17	По суботах
Одеса-Дніпропетровськ	Дніпровець	Одеса/Іллічівськ – Знаменка – П'ятихатки – Дніпропетровськ	19	По суботах
Одеса-Хмельницький	Поділля	Одеса/Іллічівськ – Котовськ – Вапнярка – Жмеринка - Хмельницький	15	Раз на тиждень
Койти-Геніска	Русь	Койти (РЖД) – Суземка (РЖД) – зерново (УЗ) – Ужгород (УЗ)- Матевце (ZSSK) – Геніска (ZSSK)	108	За наявності вантажу (за планом)
Сіан-Славкув	Новий шовковий шлях	Китай (Сіан) – Казахстан – Росія – Україна – Польща (Славкув)	-	За наявності вантажу (за планом)
Одеса-Казахстан		Одеса/Іллічівськ - Казахстан	-	За наявності вантажу (за планом)

Скорочення: УХ – Укрзалізниця, РЖД – Російська залізниця, БЧ – Білоруська залізниця, РКР – Польська залізниця, ZSSK – Словацька залізниця, LG – Литовська залізниця, МAB – Угорська залізниця



2.10 Правова база

З появою міжнародної логістики, зокрема, з розвитком контейнерних та інтермодальних перевезень, оператори постійно збільшували своє покриття вздовж логістичної мережі, використовуючи єдиний контракт – тобто розвивали мультимодальне транспортування. Паралельно, відправники/одержувачі вантажів зрозуміли вигоди того, коли єдина особа, МТО, відповідає у випадку затримок та інших проблем, аніж мати кілька осіб за попереднім унімодальним підходом. МТО діє як сторона, що зв'язує ланки мережі воедино і приймаю на себе відповідальність за всі ці ланки.

Звичайно, на підтримку такого логістичного розвитку має існувати міжнародна правова база, відсутність якої дивує. Було декілька спроб, таких як Конвенція ООН щодо міжнародного мультимодального транспортування товарів 1980 року, проте вона не була ратифікована достатньою кількістю країн. Так само, правила ЮНКТАД/ІСС для мультимодальної транспортної документації, що були прийняті у 1992 році, все ще не мають юридичної сили, незважаючи на типові умови контракту, включені в більшість документації з мультимодальних перевезень.

Враховуючи цей правовий вакуум на міжнародному рівні, окремі уряди й регіональні групи беруть на себе ініціативу, приймаючи власне законодавство для усунення проблем і незрозумілостей. Проте, це розмаїття і розбіжність правових підходів є такою проблемою і створює нові непорозуміння, зокрема, щодо міжнародних перевезень між країнами з різними правовими підходами. Загалом, і міжнародне і національне законодавство стосовно унімодального транспорту, і є тенденція його застосування до кожного з компонентів в межах мультимодального транспортного руху. Деякі міжнародні Конвенції, такі як CMR² і CIM³, також містять положення, що охоплюють більше одного виду транспорту, але, здебільшого, застосовуються до конкретного транспортного сектору. На практиці, відповідальність МТО за втрату або пошкодження товарів відрізняється залежно від того, на якому етапі транспортування відбулась втрата. В деяких випадках, наприклад, щодо запечатаних контейнерів, може бути важко визначити місце або час пошкодження/втрати.

За унімодальної системи, правова база набагато прозоріша. Проблеми розробки ефективної правової бази для мультимодального транспорту були названі Комісією Європейських Спільнот (СЕС)⁴ однією з головних перешкод на шляху розвитку торгівлі, як йдеться у зверненні до Світової Організації Торгівлі (СОТ) «наслідком існуючих схем є суміш режимів, які... стримують впровадження і застосування єдиних мультимодальних накладних/транспортних документів, і повністю не відображають зростання контейнерних перевезень різними видами транспорту, що робить схеми відповідальності, прив'язані до одного виду транспорту, неналежними». Так само, у звіті Європейської Комісії⁵ вказано, що «існуюча правова база, що визначає відповідальність перевізника, складається з мішанини міжнародних конвенцій, спрямованих на регулювання унімодальних перевезень, різноманітних національних законів і стандартних умов контракту. Зважаючи на те, що кожна мультимодальна транзакція складається з унімодальних етапів, є певна кількість обов'язкових міжнародних режимів відповідальності, які можуть бути потенційно застосовані, залежно від їх сфери застосування і етапу транспортування, на якому відбулось пошкодження чи втрата».

Попередній аналіз існуючого законодавства в інших країнах та регіонах свідчить про те, що воно зосереджене, головним чином, на важливому питанні відповідальності в мультимодальних перевезеннях. Як зазначалось, питання використання комбінації унімодального законодавства містить певні застереження щодо відповідальності, які слід розглянути в спеціалізованому мультимодальному законодавстві. На практиці, більшість законодавчої бази покладається на Конвенцію ООН щодо міжнародних мультимодальних перевезень товарів 1980 року і Правила ЮНКТАД/ІСС щодо мультимодальної транспортної документації, і містить інструкції щодо

² Конвенція щодо контрактів на міжнародне перевезення товарів автодорогами (CMR)

³ Конвенція щодо перевезення товарів залізницею (CIM)

⁴ Фізичне переміщення вантажів (Транспорт і транзит) і Оплата, страхування та інші фінансові питання, що впливають на транскордонну торгівлю товарами (СЕС)

⁵ Міжнародні перевезення і відповідальність перевізників



мультиmodalної відповідальності, таким чином, намагаючись усунути потенційні розбіжності між рівнем відповідальності різних видів транспорту.

Вимоги до правової бази в Україні суттєво відрізняються від вимог ЄС, тому що українське транспортне середовище більш специфічно регульоване. Правова система надає чинність або легітимізує певні види послуг або учасників процесу. Наприклад, до прийняття «Закону України про експедиторську діяльність від 01.07.2004 N 1955-IV, який вступив в силу 30 липня 2004 року, експедитори в Україні стикались з труднощами, пропонуючи і надаючи повний комплекс послуг клієнтам, тому що їм бракувало необхідної комерційної та інституційної легітимності. Незважаючи на те, що експедиторські операції, очевидно, існували до цієї дати, це був більш «сірий» ринок з відсутністю чітких відносин між експедитором, клієнтом та офіційними органами, що беруть участь в оформленні торговельних операцій, таких як митниця. Незалежно від того, чи є закон оптимальним правовим інструментом для цього сектора, він, тим не менше, створив необхідну прозорість для комерційних операцій і розвитку сектора.

Так само, сектор мультиmodalного транспорту в Україні функціонує у правовому вакуумі, що ускладнює його просування та розвиток. Діяльність сама по собі, оператори мультиmodalного транспорту і документація не мають правового статусу і, таким чином, розробка правової бази є найважливішим завданням для поширення мультиmodalного або навіть комбінованого транспорту в Україні. Головною відмінністю між законодавством України та законодавством інших країн, включаючи ЄС, є зосередження на законності замість відповідальності, хоча цей аспект також може розглядатись. Проекти законодавства наразі розробляються, і процес аналізу відбувається вже кілька років і не доходить до необхідного консенсусу. Останні пропозиції не сумісні з Конвенцією ООН, і тому їх чинність щодо наскрізного транспортування за межами України знаходиться під питанням. Законодавство вимагає подальшого аналізу на предмет сумісності з відповідним законодавством інших країн. Іншою проблемою є незрозумілість стосовно того, чи має закон відношення до комбінованого або мультиmodalного транспорту. Також викликає певне занепокоєння те, що підготовкою закону займається Укрзалізниця, і тому це законодавство може бути надмірно орієнтоване на залізничний транспорт в той час, коли більша частина мультиmodalного потоку орієнтується на морський/автомобільний транспорт. Якщо закон повністю стосується комбінованого транспорту, це знову залишає мультиmodalний транспорту правовому вакуумі. Слід, проте, відзначити, що **немає ознак того, що застосування мультиmodalного транспорту якимось чином обмежується відсутністю такого законодавства**, навіть зважаючи на те, що таке законодавство може позитивно вплинути на його подальший розвиток, якщо воно буде «сприятливим».

2.11 Мультиmodalна політика і стратегія ЄС

ЄС не має спеціального опублікованого документу щодо політики або стратегії мультиmodalних перевезень, хоча існує декілька документів, що пропонують вдосконалення взаємозв'язку між різними видами транспорту. Такі вдосконалення можуть допомогти розвитку мультиmodalного транспорту. У Звіті Європейського Парламенту і Ради перед Європейською Комісією (27 листопада 2000 р.) Комітет з питань регіональної політики, транспорту і туризму оцінив зусилля Європейської Комісії із вдосконалення ефективності транспорту⁶ говорить, що: «Метою є підвищення загальної ефективності системи шляхом створення інтегрованої системи транспортних послуг і логістики. Для цього необхідно оптимізувати і гармонізувати різні компоненти системи, включаючи інфраструктуру, апаратне забезпечення, послуги, регуляторні та контрактні умови шляхом покращення співробітництва між різними видами транспорту і, таким чином, зробити можливою оптимізацію і збільшення додаткової вартості за рахунок використання цих видів транспорту. Ця мета контрастує з існуючою ситуацією, коли високі витрати, що є результатом неналежної інфраструктури і неефективності в сфері управління та інформації, очевидно, впливають на операційну спроможність і конкурентоздатність

⁶ A5-0358/2000 FINAL: Звіт про доповідь Комісії перед Європейським Парламентом, Радою і Комітетом з економічних та соціальних питань щодо ходу реалізації програми дій стосовно інтерmodalного транспорту в Європейському Союзі (COM(1997) 243 of 29 May 1997); COM(1999) 519–C5-0084-2000 – 2000/2052(COS)), стор. 11.



інтерmodalного транспорту. Тим не менше, за цих обставин, зміна виду транспорту викликає зміну системи, аніж просто технічний перехід, в результаті кількох вузьких місць в інтерmodalній системі, які заважають їй стати повністю операційною і широко вживаною. Можна побачити, що наголос робиться на взаємодії різних видів транспорту для просування мультиmodalності, але більше з точки зору інтерmodalного транспорту, ніж мультиmodalного.

Європейська Комісія відповіла на цей Звіт у вересні 2001 року, опублікувавши Білу Книгу⁷ про транспорт, в якій була представлена програма дій на наступні п'ятнадцять років⁸. У книзі була визнана проблема потенційних дорожніх заторів у майбутньому, введені екологічні питання в транспортну політику ЄС, і розглянуті можливості поступового розриву зв'язку між економічним ростом і транспортним ростом. Головний наголос було зроблено на необхідності зміщення балансу між видами транспорту (з автомобільного на інші види). Були запропоновані деякі заходи: від ціноутворення до відновлення альтернативних видів транспорту і цільових інвестицій в Транс-європейську мережу. Була відзначено, що інтерmodalність є дуже важливим для розвитку конкурентних альтернатив автомобільному транспорту. Пропонувалось здійснити заходи для забезпечення повної інтеграції різних видів транспорту, які мають достатню потенційну транспортну спроможність, як ланок ефективної транспортної мережі, що поєднує окремі види транспорту. Пріоритетом має стати технічна гармонізація і функціональна сумісність систем, зокрема, що стосується контейнерних перевезень. Документ 5 мав назву «Перетворення інтерmodalності на реальність».

У жовтні 2005 року була виконана «Оцінка внеску ТЕМ-Т та інших транспортних політичних заходів для середньострокового впровадження Білої Книги щодо Європейської транспортної політики до 2010 року⁹. В документі 5 була розглянута програма ЄС «Марко Поло» для проектів, які мають на меті відведення вантажного потоку з автодоріг на морський, залізничний і річковий транспорт. Це має на меті зменшити кількість вантажних автомобілів на дорогах і, таким чином, зменшити затори, шкідливі викиди, підвищити надійність та ефективність транспортування товарів. Таким чином, головний наголос зроблено на субсидюванні переходу на інші види транспортування з причин охорони довкілля, ніж просування мультиmodalного транспортування. Просувається концепція інтеграторів вантажів, які, за визначенням: *«Інтегратори вантажів – це провайдери транспортних послуг, які організують транспортування від дверей до дверей шляхом вибору і комбінування найбільш надійних та ефективних видів транспорту»* (тобто, інтегратор може виступати МТО, якщо він використовує два різні види транспорту за єдиним контрактом). Звіт стверджує, що більш сучасні логістичні системи можуть сприяти використанню повільніших видів транспорту для зменшення загальних транспортних витрат. Головним висновком стало те, що необхідно продовжувати підтримку програми «Марко Поло».

Останньою Зеленою Книгою¹⁰ щодо ТЕМ-Т був огляд політики під назвою ««На шляху до більш інтегрованої Транс-європейської транспортної мережі на службі єдиної транспортної політики», виданий в лютому 2009 року. В цьому документі мультиmodalний транспорт спеціально не згадується, а більше йдеться про оцінку впровадження проектів ТЕМ-Т та процес їх відбору. Пропонується можливість визначення «пріоритетної мережі» на основі інтересів ЄС щодо підсилення інтеграції мережі. Ця пріоритетна мережа повинна відрізнитись повною функціональною сумісністю і цільовими узгодженими стандартами пропускної спроможності по всім інфраструктурним компонентам. Для того, щоб транспортна логістика могла використати свій потенціал росту, політика ТЕМ-Т повинна забезпечувати правильну інфраструктурну основу, зокрема, щодо інтерmodalних терміналів, потужностей морських та річкових портів.

Ані Європейська Комісія, ні ТЕМ-Т не мають спеціальної політики або плану дій стосовно мультиmodalного транспорту. Таким чином, вимога Технічного Завдання щодо визначення сумісності політики ЄС з подовженням ТЕМ-Т далі на схід, не може бути застосована. Проте,

⁷ Біла книга, опублікована Європейською Комісією, це документація, що містить пропозиції щодо дій Європейського Союзу в певних областях.

⁸ Європейська транспортна політика на 2010 рік: час рішати. COM(2001) 370, Брюссель, 12/09/2001.

⁹ ASSESS Звіт для DG TREN, підготовлений Transport and Mobility Leuven 28/10/2005.

¹⁰ Зелена книга, видана Європейською Комісією, це документ, в якому певні ідеї пронумеровані з метою заохочення зацікавлених осіб до висловлення власної думки і надання інформації



вони дійсно мають політику щодо поширення використання залізничного транспорту і наземної транспортної інфраструктури, що може побічно сприяти розвитку мультиmodalного транспорту в європейському або місцевому контексті, тобто в комбінації автомобільного і залізничного транспорту. Стосовно морського транспорту, це само по собі не впливає на мультиmodalні перевезення, тому що комбінація морського/автомобільного транспорту може вже бути мультиmodalним транспортним рухом, якщо здійснюється за наскрізним коносаментом. Загальна політика ЄС, проте, визнає, що вдосконалення залізничної інфраструктури може сприяти розвитку залізниці як частини мультиmodalних (або інтерmodalних) послуг.

Поточні дискусії, як на європейському рівні, так і серед транспортних експертів і науковців, свідчать про те, що розвиток ефективного транспорту з використанням більш ніж одного виду транспорту, інтерmodalного чи іншого, є складною і багатовимірною проблемою, рішення якої знайти досить важко. На практиці, визнається, що важко регулювати мультиmodalний транспорт з інституційної перспективи, тому що його розвиток визначається попитом, головним чином, з боку приватного сектору. Різні документи роблять головний інституційний наголос на забезпеченні інфраструктури в формі інтерmodalних трансферних пунктів, зокрема, на залізничних вузлах, таким чином, щоб МТО схилились до користування залізницею як альтернативи автомобільному транспорту в комбінації морського та автомобільного транспорту. З цієї точки зору можна побачити збільшення протиріччя в стратегіях ЄС між переходом від одного виду транспорту до іншого з причин охорони довкілля і мультиmodalним транспортом, як концепції надання послуг.

Є ризик того, що втручання держави може стримати його розвиток, якщо таке втручання буде спрямоване на контроль сектору замість його розвитку. Таким чином, на Етапі II буде важливо рекомендувати політику, стратегії і плани дій, які зможуть усунути деякі обмеження і сприяти розвитку концепції щодо існуючих або майбутніх вантажних перевезень.

2.12 Транзитні вантажі

У Технічному Завданні говориться, що «Україна є, здебільшого, транзитною країною», і у майбутньому слід докладати вибірковий підхід для встановлення критеріїв розвитку вантажних перевезень. У такий спосіб Україна повинна розбудувати мультиmodalну національну мережу, і стати у майбутньому ведучою країною для глобального розвитку і транзит/обміну вантажів, зокрема, між Європою та Азією». Очевидно, є певне невірне тлумачення понять *мультиmodalності* та *інтерmodalності*, тому що те, що пропонується – це розвиток *інтерmodalної* національної транспортної мережі – тобто, такої, що її можна використовувати і для мультиmodalного транспортування, за умови застосування єдиного транспортного документу, та уніmodalного, якщо використовуються окремі документи для перевезення кожним видом транспорту.

Першим сумнівом є те, чи є Україна насправді переважно транзитною країною. Лише близько 20% надходжень/потоків Укрзалізниці є транзитним потоком, головним чином, російським, білоруським і казахським потоком, що проходить через українські порти, і, в меншій мірі, потоком Росія-Молдова і Росія-Центральна Європа. Головні транспортні потоки є місцевими, або українським експортом або імпортом, ніж транзитними. Автомобільний транзитний транспортний потік через Україну є також обмеженим, тому що потік, що рухається в Середню Азію, зазвичай, йде через Росію або Туреччину, ніж через Україну. Головний автомобільний транзитний потік проходить між центральною та південною Європою – та Росією, зокрема, південною Росією, і Молдовою. Пропорція транзитних вантажів, що проходять через морські порти, також невелика, і більшість російського контейнерного потоку була втрачена, внаслідок спеціальних тарифів, введених для стимулювання російських компаній до використання власних морських портів і залізниць. Хоча це правда, що Україна пропускає значні обсяги транзитних вантажів, проте **Україна не обов'язково є транзитною державою, тому що більшість міжнародних потоків це національний імпорт та експорт, а також рух місцевих вантажів.**

Потенціал залучення транзитних вантажів, що перевозяться залізницею на велику відстань між Європою та Азією, часто пропонується транспортними теоретиками, які вважають Україну центром транспортних маршрутів між Європою та Азією (як говориться в ТЗ). Це, здебільшого, ґрунтується на географічному положенні України. Не дивно, що Казахстан, Узбекистан і, в



меншій мірі, Туркменістан, Грузія та Азербайджан мають майже ідентичні концепції, в яких говориться, що вони знаходяться на перехресті цих маршрутів, жодна з яких не відображає реальності транспортного ринку, і відповідно, транзитний транспортний потік ніколи не з'являвся. Програма ТРАСЕКА також багато в чому покладалась на цю концепцію.

Загалом, міжнародна транспортна галузь не вважає, що значний транспортний потік за маршрутом Європа - Далекий Схід буде переміщуватись наземним транспортом у найближчому майбутньому, якщо взагалі буде, незважаючи на численні тези та інституційні звіти, які доводять життєздатність цієї концепції. Консультант свідомий того, що Україна (і деякі країни Середньої Азії), як і деякі країни ЄС, активно підтримує цю концепцію, головним чином, сподіваючись на розвиток залізничного сектора. У більшості випадків, ці дослідження проводились на підтримку заздалегідь визначеної концепції, аніж були незалежною оцінкою ситуації. Зважаючи на те, що всі ці країни намагалися залучити цей потік протягом останніх 15 років і зазнали невдачі, важко визначити, які фундаментальні зміни мають відбутися, які б економічно спонукали контейнерний потік змінити свій поточний маршрут на залізничний транзит Україною.

Потенціал залучення європейсько-азійського потоку не залежить від географічного положення, а диктується запропонованим пакетом послуг. Теоретики часто не розуміють того, що існує відносна конкурентна перевага морського режиму з точки зору міжнародної логістики. Простими словами, пакет послуг у сфері транспорту – це трьохвимірна комбінація швидкості, вартості та надійності. Контейнерний транзит між Далеким Сходом і Європою займає близько 30-40 днів. Теоретики стверджують, що залізниця може зекономити 10-15 днів, і клієнти захочуть платити премію за таку економію часу. На практиці, таку економію часу неможливо досягти на регулярній основі, навіть застосовуючи контейнерні поїзди на найбільш ефективному Транссибірському маршруті. Навіть цей маршрут не зміг досягти реалістичного проникнення на ринок. З Києва до Алмати ці поїзди йдуть в середньому 15-17 днів, не кажучи вже про Китай.

На морському маршруті якість пакету послуг за останні роки покращилась. Незважаючи на те, що швидкість транзиту залишається відносно постійною, надійність значно підвищилась, і зменшилися одиничні транспортні витрати, навіть до світової кризи. Дослідження показали, що вартість і надійність часто більш важливі, ніж швидкість, і відправники/торговці/імпортери передбачають 30-40-денні періоди транзиту в своїх логістичних системах. Залізниця, навіть якщо вона швидше, буде дорожчою і менш надійною, і тому не є дуже привабливою. Ключовими проблемами залізниці є необхідність зміни колії, перевантаження, наявність колій в частинах мережі і рухомого складу/локомотивів, і проблем, пов'язаних з перетином багатьох кордонів. Крім того, більшість азійського попиту розташовано уздовж східного побережжя Китаю або в Японії, Тайвані, на Філіппінах, тощо, і тому транспортування буде витратним вже коли товар досягне залізничної мережі СНД.

Конкретною проблемою України є її залежність від внутрішньої китайської залізничної системи до кордону з Казахстаном, де виникає необхідність зміни колії, потім шлях з Казахстану в Україну та інша необхідність зміни колії на західному кордоні перед в'їздом у Східну Європу. З цим маршрутом конкурує не лише морський маршрут, але й Транссибірський маршрут, на якому немає змін колії і менше перетинів кордону. Консультант знає про затримку програму залізничного будівництва в Казахстані, і відносно невеликий потік, що проходить по лінії Дружба (кордон Казахстану в Китаї), що свідчить про те, що реалізація цієї «мрії» дещо затримується.

Консультант вважає, що **розвиток залізничного транзиту повинен більше ґрунтуватись на реальності, і слід намагатись залучити транзитний потік там, де Україна може потенційно запропонувати переваги в пакеті послуг. З точки зору залізниці, це більше стосується потоку між безпосередніми сусідами України, наприклад:**

- Сухі вантажі насипом в Росію та з Росії через українські порти;
- Контейнерний потік в Білорусь та з Білорусі через українські порти;
- Потік між Молдовою та Росією;
- Потік між Східною Європою та Росією, зокрема, такі вантажі як легкові автомобілі і запчастини; і



- Наливні та насипні вантажі з Казахстану до українських портів і Східної Європи, такі як нафта та мінерали.

Загальна чутливість пакету послуг у багатьох з цих напрямків залежить від параметру вартості, а надійність і, зокрема, швидкість є менш важливими (що, мабуть, діє для залізничного транспорту в цілому).

Обсяги транзитного автомобільного потоку, що рухається через Україну, є відносно невеликими, і складаються, переважно, з російського потоку, що рухається в Молдову та з Молдови, а також з потоку, що рухається між Росією та Південною і Східною Європою – тобто, потоки через Західну Україну. Транзитні потоки через східні кордони є невеликими, як і автомобільний транзит через українські порти. Головним обмеженням розвитку автомобільного транзиту є складні режими перетину кордону і викликані цим затримки.

Спроможність збільшити транзитний потік через порти, можливо, залежить від деяких факторів, але, що найважливіше, від пакету послуг, що пропонується Укрзалізницею, зважаючи на потенціал перевезення вантажів насипом і безтарних вантажів. Незважаючи на те, що частина білоруського контейнерного потоку продовжує використовувати українські порти, навіть він знаходиться під ризиком, внаслідок повільного транзиту через українські порти через проблеми з оформленням і частотністю потягів, а також внаслідок високої вартості портових послуг. Один з головних перевізників зазначив, що їх клієнти з Білорусі, що імпортують з Азії, наразі схильються до Клайпеди, тому що з цього порту відправка поїздом можлива в день розвантаження з судна, внаслідок простої процедури транзиту, що компенсує довший час подорожі.

Потенціал повернення російського контейнерного потоку в українські порти вважається низьким, тому що російські залізниці запропонували більш конкурентні тарифи для стимулювання використання російських портів, а спеціальні тарифи, запропоновані Укрзалізницею для російського транзиту, перестали діяти. Потенціал залучення транзитного потоку зі Східної Європи в українські порти є незначним, враховуючи конкуренцію з боку Констанци, що знаходиться в межах ЄС і є дешевшим.

ТЗ згадує про необхідність мультиmodalної (інтерmodalної) національної мережі для пропуску транзитних вантажів. Консультант визнає наявність потенційного попиту на інтерmodalні термінали, і, відповідно, потреби в інтерmodalній національній транспортній мережі, такої, що було заплановано в Лісах. Проте, вважається, що немає потреби в окремій мережі для транзитного потоку. Це не тільки буде дублюванням систем, але й тому, що вірогідність того, що транзитні вантажі будуть змінювати вид транспортування, пересуваючись Україною, є малоімовірною (окрім портів, де вони можуть скористатись місцевими системами).

2.13 Ключові питання

Нижче наведені ключові питання стосовно мультиmodalного транспорту і його застосування в Україні:

- Мультиmodalне транспортування - це перевезення товарів двома видами транспорту за єдиним контрактом (єдиним документом). Якщо немає єдиного коносаменту, що врегулює процес перевезення двома видами транспорту, це не мультиmodalне транспортування;
- Мультиmodalне транспортування – це тип послуг, а не тип інфраструктури. Інтерmodalні системи – це місця, де товари змінюють вид транспорту, проте вони можуть бути використані як для уніmodalних (окремі транспортні документи), так і для мультиmodalних (комбінована транспортна документація) операцій. Таким чином, інтерmodalні системи не обов'язково сприяють розвитку мультиmodalного транспорту;
- Розвиток контейнерних перевезень призвів до розвитку мультиmodalних транспортних систем. Це, більшим чином, морська концепція, і, хоча деякі залізниці пропонують контейнерні послуги, вони також, здебільшого, є продовженням морського потоку;



- Найбільш поширеною формою мультиmodalного транспорту – це перевезення за наскрізним коносаментом, що їх пропонують судноплавні компанії. Використання наскрізних коносаментів в Україні є досить обмеженим, вони складають лише 10-15% відправок, що набагато менше, ніж в ЄС;
- Судноплавні компанії неохоче пропонують наскрізні коносаменти, внаслідок проблем з розмитненням і нестабільності тарифів наземного транспортування в Україні, що збільшує фінансові ризики;
- Умови імпортової торгівлі ускладнюють використання мультиmodalного транспорту, тому що сторони, відповідальні за оплату наземного і морського транспортування, часто відрізняються;
- Вартість мультиmodalного транспортування в Україні вища, ніж вартість уніmodalного транспортування (тобто, окремих контрактів і угод для кожного виду транспорту), внаслідок пов'язаних з цим ризиків;
- Укрзалізниця не пропонує мультиmodalні послуги, а лише уніmodalні контракти, тому вона не є мультиmodalним транспортним оператором (хоча надає послуги для МТО у якості перевізника);
- Використання мультиmodalного транспорту експедиторами через внутрішні або комбіновані транспортні накладні є дуже обмеженим, внаслідок пов'язаних з цим ризиків і дефіциту попиту на такі послуги на цій стадії розвитку;
- Жоден перевізник або експедитор не вважає дефіцит інтерmodalних терміналів в Україні перешкодою для впровадження мультиmodalного транспортування. Насправді, існуючі термінали рідко пропускають мультиmodalний транспорт (здебільшого, уніmodalний). Проте, більша кількість таких терміналів може сприяти розвитку мультиmodalного транспорту, якщо буде відповідний попит;
- Залізниця ще не є привабливим конкурентним видом транспорту для більшості мультиmodalного потоку, внаслідок дефіциту спеціальних контейнерних потягів, низької частотності руху, недостатньої надійності і навіть вартості, а також використання різної документації в Європі та СНД;
- Не існує міжнародної правової бази для мультиmodalних транспортних послуг. Україна розробляє законодавство щодо комбінованого транспорту, яке надасть цьому сектору правовий статус, але не щодо мультиmodalного транспорту. Поточні проекти законодавства не відповідають міжнародним правилам, а закон розробляється залізницею з обмеженими консультаціями з МТО, що є проблемою. Мета такої правової бази повинна полягати у розвитку та просуванні сектору, а не в його контролі;
- У ЄС та ТЕМ-Т немає спеціальної політики або стратегії щодо мультиmodalного транспорту для консультування Міністерства. Незважаючи на те, що є політика і стратегії щодо відведення потоку з автодоріг на залізниці для зменшення заторів і з причин охорони довкілля, це окреме питання, яке не слід плутати з мультиmodalним транспортом. Переведення потоку з одного виду транспорту на інший зі вказаних вище причин може бути зроблено як на уніmodalній, так і на мультиmodalній основі;
- Україна не обов'язково транзитна країна, тому що більшу частину міжнародного потоку складають національні імпорт та експорт, а також місцеві перевезення. Потенціал залучення потоку Європа-Азія не залежить від географічного положення, а диктується запропонованим пакетом послуг. Міжнародна транспортна галузь не вважає, що значний транспортний потік за маршрутом Європа - Далекий Схід буде переміщуватись наземним транспортом у найближчому майбутньому;
- Розвиток залізничного транзиту повинен зосереджуватись на взаємному потоку між країнами-сусідами; і
- Може існувати потреба у національній інтерmodalній транспортній мережі, але немає потреби в окремій мережі для транзитного потоку. Два транспортні потоки можуть бути інтегровані.



3 Розробка політики мультиmodalного транспорту

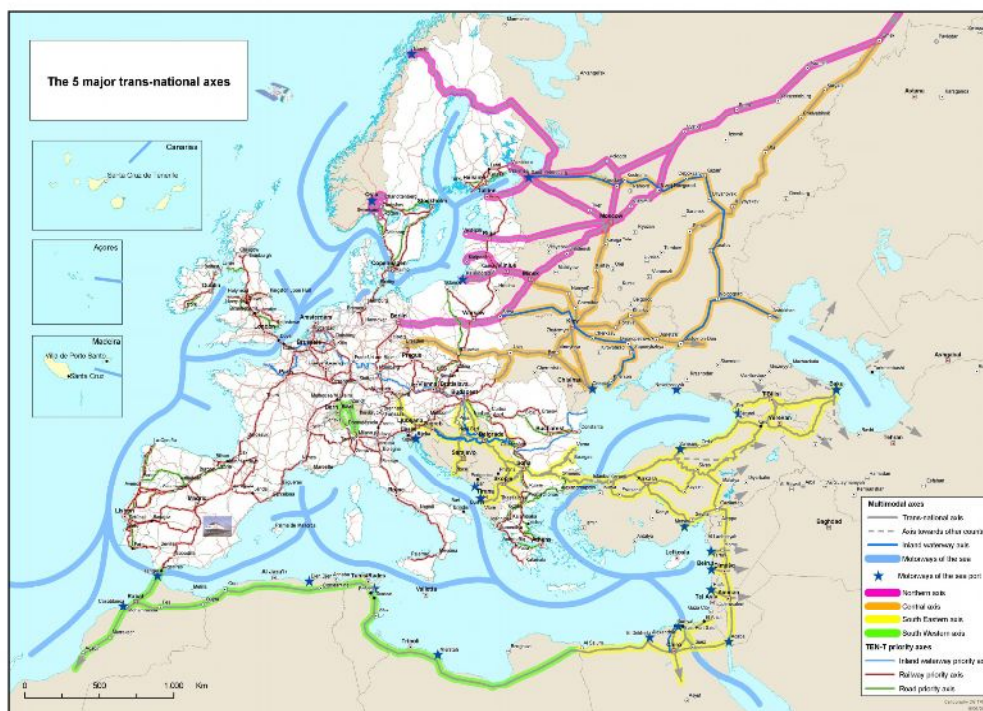
Технічне Завдання передбачало надання допомоги Консультантом у розробці **політики мультиmodalного транспорту для України з особливим наголосом на міжнародних Транс'європейських коридорах і мережах**. Починаючи роботу над цим питанням, перш за все, необхідно дати чітке визначення мультиmodalному транспорту. В цьому Проекті під мультиmodalним транспортом ми розуміємо об'єднане перевезення товарів двома видами транспорту, що виконується за єдиним контрактом. У цьому Розділі ми розглянемо політику та стратегії саме для такого визначення мультиmodalних перевезень. Бо в «лексиконі» державних організацій та установ цей термін хибно вживають як такий, що означає різні види транспорту. Тим не менше, ми включимо до цього Розділу й обговорення асоційованих питань інтерmodalного та комбінованого транспортів, які не обов'язково мають виконувати функцію мультиmodalного транспорту, бо це залежить від того, залучені вони чи ні до вантажоперевезень за єдиним контрактом.

Стосовно особливої уваги до міжнародних Транс'європейських коридорів та мереж, то це питання стало більш комплексним, бо з часу початку Проекту відбувся поступовий перехід в транспортній політиці ЄС від програми ТЕМ-Т та Пан-Європейських коридорів до розвитку концепції «Транспортних вісей». Головною метою програми ЄС ТЕМ-Т було покращення сполучення між країнами-членами ЄС, тобто, ця програма була націлена на внутрішню транспортну мережу та її поєднання з внутрішнім ринком Союзу. Таким чином, вона стосувалася лише країн-членів ЄС. Наш Проект присвячено інтеграції до цієї транспортної мережі, яка взаємодіє з кордонами України, але не перетинає їх. Пан-Європейські коридори навпаки виходять за межі ЄС і проходять територією країн, які не є його членами. Три таких коридори, а саме 3, 5 та 9, проходять через Україну. Однак, слід відмітити, що в зв'язку з розширенням Європейського Союзу, більшість оригінальних маршрутів стала співпадати з мережею ТЕМ-Т. У 2005 році Група вищого рівня працювала над вивченням необхідності розширення вісей ТЕМ-Т до сусідніх країн та регіонів, включаючи й Україну, та запропонувала замінити концепцію Пан-Європейських коридорів на програму п'яти головних транс-національних вісей.

У січні 2007 року Європейська Комісія затвердила План розвитку транспорту в Європі та сусідніх країнах і визначила п'ять найважливіших вісей для міжнародної торгівлі між Союзом та сусідніми країнами й поза ними (див. Схему 3). Україна є ключовим компонентом Центральної вісі, призначенням якої є сполучення центру ЄС з Україною та Чорним морем, а через внутрішні водні шляхи і з Каспійським морем. Також вона охоплює пряме сполучення України з Транс-Сибірською залізничною магістраллю та зв'язок від внутрішнього водного шляху Волга - Дон до Балтійського моря. Таким чином, стає очевидним те, що для України Пан-Європейські коридори та нова Центральна вісь мають більше значення, оскільки фізично проходять територією всієї країни, в той час, як первісні Пан-Європейські коридори, головним чином, доходили лише до її західних кордонів.



Малюнок 3: Розширення головних Транс-Європейських транспортних вісей до сусідніх країн



Зі схеми видно, що Україна стає центром Центральної вісі, а Київ – її хабом. В середині вісі є два поєднуючі з ЄС коридори: один - до південної Польщі, а другий - до Угорщини. Крім цього, є ще три маршрути до Російської Федерації, та два - до Білорусі.

Окрім цього, існує ще й окрема програма «Морські магістралі», яка включає морське сполучення з портовим комплексом Одеси, а також з Іллічівськом. Ключовим моментом тут є наступне: Технічне завдання точно посилається на Транс'європейські коридори й мережі, вважаючи їх ТЕМ-Т, що, загалом, надає можливість розробити окрему мультиmodalну політику, направлену на зв'язок із внутрішньою транспортною мережею ЄС (ТЕМ-Т), але воно не зорієнтоване на нові вісі, що проходять територією країни. Вважається, що **мультиmodalна транспортна політика для України має бути національною та стосуватися всіх головних транспортних коридорів на її території**, радше ніж пунктів певного поєднання з іншими транспортними мережами (таких як ТЕМ-Т чи Пан-Європейські коридори). При розробці національної політики вважається ілогічним фокусувати увагу на окремих пунктах сполучення. Хоча, в рамках допоміжної стратегії та планування дій допускається зміна пріоритетів щодо першочерговості їхнього впровадження, виходячи з географічних відмінностей національних транспортних коридорів.

У процесі розробки політики ми використали Робочий план політики транспортного сектору 1.3 за квітень 2009 року. В цьому Робочому плані наголошувалося на необхідності точного визначення та ієрархічного розділу політики, стратегії та плану дій. **Політика складається з поєднання визначених завдань та цілей для досягнення, які потім транслюються в стратегії практичного втілення цієї політики. А тактика та строки виконання самої стратегії відображаються та визначаються планом дій.** У цьому Розділі ми запропонуємо як потенційні політики та стратегії, так і можливий план дій.

Першим принципом, яким ми керувалися при розробці політики, було розуміння того, що **мультиmodalний транспорт керується попитом, що означає, що саме потенційні клієнти та споживачі його послуг і визначатимуть ступінь розвитку та зростання мультиmodalного сектору в Україні загалом.** Надання державою інфраструктури у формі інтерmodalних (мультиmodalних) терміналів само по собі не приведе до росту



мультиmodalьного транспорту, хоча їхня наявність, звичайно ж, сприятиме росту сектору, який буде їх експлуатувати при виникненні достатнього попиту. Стосовно забезпечення цими потужностями, то вважається, що МТЗУ завжди матиме можливості розширювати наявні та надавати нові у відповідь на зростання попиту. Отже, у рівнянні подальше зростання саме попиту є найбільш важливим. В Україні державний сектор не є мультиmodalьним транспортним оператором. Таким чином, **роль Міністерства полягає в підтримці та сприянні мультиmodalьному та інтерmodalьному транспортам, що зробить їх більш привабливими для споживачів**, - тобто Міністерство має простимулювати потенційний попит, а не концентруватися лише на боці рівняння, де знаходиться забезпечення потужностями.

«Укрзалізниця» не є мультиmodalьним транспортним оператором, бо виконує уніmodalьні перевезення, хоча інколи надає транспортні послуги для інших МТО.

Ключовим компонентом будь-якої політики є чітке визначення її основного завдання. Ми пропонуємо наступне: **«сприяти зростанню об'ємів використання та операційній дієздатності мультиmodalьного транспорту в Україні як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку перевезень»**. Іншими словами – сприяти та заохотити всі зацікавлені сторони до розгляду альтернативних способів перевезень на відміну від теперішнього, переважно, уніmodalьного, а саме застосовувати мультиmodalьний та інтерmodalьний транспорти, обґрунтовуючи такий перехід їхньою рентабельністю та економічністю для користувачів.

Розглядаючи інші об'єктивні елементи загального завдання, що стоїть перед політикою, необхідно скористатися наступними вказівками: цілі мають бути чіткими, вимірними, досяжними, реалістичними та спланованими (розрахованими). На наступні п'ять років запропоновані нами цілі політики виглядають наступним чином:

- сприяти зростанню обсягів використання мультиmodalьного, інтерmodalьного та комбінованого транспортів в Україні;
- заохочувати наскрізний транспортний рух, що приведе до частішого проведення митного очищення на внутрішніх складах і зменшить завантаженість митних депо в портах та прикордонних пунктах пропуску;
- розробити ініціативи щодо становлення мультиmodalьного та інтерmodalьного транспортів більш конкурентоздатними у порівнянні з уніmodalьним транспортом за рахунок розширення пакету пропонованих послуг;
- сприяти переходу частини вантажопотоку з автомобільного транспорту до залізничного чи річкового з метою зменшення як навантаження на автошляхи, так і викидів в атмосферу; та
- збільшити обсяги міжнародних перевезень за рахунок залучення залізниці.

Мультиmodalьний, інтерmodalьний та комбінований транспорти представляють собою сучасні логістичні концепції, направлені на покращення та вдосконалення пакету послуг, що надається в процесі руху вантажів від постачальника до споживача. Пакет послуг є втіленням балансу між витратами, швидкістю та надійністю перевезення. **Принцип мультиmodalьного транспорту полягає в тому, що тільки одна сторона надає послуги з декількох ланок ланцюга перевезення «від дверей до дверей», а це може бути дешевше та ефективніше, ніж дроблення цих послуг між декількома сторонами-виконавцями, кожен з яких буде намагатися отримати максимально можливий прибуток на своєму окремому компоненті ланцюга.** Загалом, на отримання такої користі націлене весь процес перевезення «від дверей до дверей», але, в даному випадку, він включає використання при русі вантажопотоку більш, ніж одного виду транспорту. Незважаючи на швидкі темпи та зміни, що відбулися протягом останніх років, визнається, що сфера української логістики все ще знаходиться на етапі розвитку. Саме тому, дуже важливим є широке застосування та наявність цих нових логістичних концепцій, які, в результаті, можуть скоротити витрати на логістику та покращити загальну ефективність ведення торгівлі.

Фактори, що стримують мультиmodalьний, інтерmodalьний та комбінований транспорти, були викладені в параграфі 2.5. Першим кроком в напрямку до розвитку стратегії впровадження запропонованої політики має стати саме повне розуміння причин, що призвели до такого



низького рівня попиту в таких послугах, та знайти пояснення тому, чому ряд організацій, таких як судноплавні компанії, експедитори та «Укрзалізниця», всі з яких можуть надавати послуги мультиmodalних транспортних операторів, не робили цього. Хоча, було визнано, що більшість із зазначених проблем знаходяться за межами повноважень МТЗУ, не треба недооцінювати його можливості «лобіювати» інших, входячи до складу «групи тиску». Індустрія транспорту та інші ключові сторони, як, наприклад, митниця, скоріше за все, погодяться співпрацювати по проблемам логістики, в розв'язанні яких МТЗУ має декларативну зацікавленість, аніж по іншим питанням, де в нього немає «ніякої чіткої позиції».

Очевидно, що є дві ключові причини недостатнього обсягу надання мультиmodalних послуг. Перша полягає в надмірній «нервозності» мультиmodalних транспортних операторів при наданні послуг скрізного вантажопотоку через фінансову сторону питання: є ризики виникнення додаткових витрат, які вони не зможуть потім повернути собі/відшкодувати. А по-друге, ті тарифні ставки, за якими вони працюють, часто є не конкурентоздатними у порівнянні з вартістю уніmodalного перевезення, бо МТО змушені закладати в свої тарифи ризики виникнення всіх можливих додаткових витрат.

Більшість мультиmodalних транспортних операторів, що надають послуги за контрактами, виключають портові чи митні збори з тим, щоб уникнути ризиків на цьому етапі руху вантажа. Є й такі, що використовують «базові» розрахунки всіх портових витрат, але залишають за собою право підвищувати їх у випадку виникнення такої необхідності. Серед причин того, чому сьогодні мультиmodalний чи інтерmodalний транспорт «здає» свої позиції перед уніmodalним, МТО назвали загальну нестабільність на ринку тарифів автомобільних перевезень. Останні не є небезпечними тоді, коли контракт на автоперевезення підписується в момент готовності вантажів до відправки. Але, якщо це перевезення планується мультиmodalним транспортним оператором, то він має надати своєму клієнту цінову пропозицію заздалегідь, тобто до фізичного прибуття вантажів. МТО закладає ризики зміни тарифів до своєї цінової пропозиції, даючи вищу розцінку, бо у випадку зростання тарифа вже по прибуттю вантажа, він ризикує зазнати збитків. Щоб залишатися конкурентоспроможним, МТО потрібно заключати довгострокові контракти з перевізниками. Подібну практику треба застосувати і при залізничних перевезеннях, бо «Укрзалізниця» має нетверді тарифи та може змінювати їх без попередження. **Нестабільність цінової політики для різних видів логістичних послуг в Україні завжди буде примушувати приймати компромісне рішення щодо переваг комбінованого транспорту над роздрібним сегментованим уніmodalним транспортом.** Будь-який відомчий вплив Міністерства на встановлення стабільності в транспортній ціновій політиці буде сприяти та підтримувати конкурентоздатність мультиmodalного транспорту в порівнянні з діючим підходом «оплати за окремих вид виконаних робіт».

Очевидною є ключова проблема, яка стримує розвиток мультиmodalного, інтерmodalного та комбінованого транспорту в морській торгівлі, - це інтерmodalні портові інфраструктури. Крім цього, бюрократія, неефективність, корумпованість - всі разом створюють нестабільне фінансове середовище, яке зовсім не сприяє розвитку мультиmodalних перевезень в Україні. Доки не буде втручання інстанції високого рівня до питання тарифів в портах, доти морські вантажоперевезення будуть виконуватися на уніmodalній основі. Подібна нестабільність тарифів характерна також і для залізничних та автоперевезень, що, знову ж таки, підштовхує користувачів до ведення справ лише з уніmodalним транспортом.

Кажучи простими словами, витрати на вантажоперевезення в портах носять мінливий характер і не дають можливості запропонувати послуги по гарантовано незмінним цінам, що ускладнює діяльність мультиmodalного, інтерmodalного та комбінованого транспортів. Оператори мультиmodalних послуг не знають, якою буде вартість послуг у момент зміни перевізника, тому й не бажають надавати цінові пропозиції на наскрізні перевезення, побоюючись виникнення потенційно можливих фінансових ризиків. Ті з МТО, що пропонують наскрізні коносаменти, виключають з них більшу частину портових витрат, тобто видаляють ті положення, які зводять нанівець усі переваги від використання наскрізного коносаменту. Окрім митних органів, які часто згадуються серед головних проблемних зон, потрібно ще й вказати на різні підрозділи служб безпеки, екологічного контролю та портові служби, які так само можна звинуватити в «боротьбі» за отримання доходів своїми відповідними відомствами від міжнародного торговельного товарообігу (див. Розділ 4). Очевидно, що доки вищі інстанції не втрутаються у



вирішення цих питань, доти морські перевезення будуть виконуватися, в основному, уніmodalно.

Теоретично, Міністерство впливає деякою мірою на порти, сектори авто- та залізничного транспорту, які номінально підзвітні Міністерству. Порти представляють собою одну з зон нестабільності як у сфері «портових зборів», суми яких можуть суттєво коливатися, так і з точки зору тих бюрократичних процесів, що проводять адміністрації портів стосовно митного очищення вантажів. Ще однією проблемною зоною, що знаходиться в компетенції Міністерства, є тарифна політика наземних транспортних перевізників. Без сумніву, встановлення та коливання цін на їхні послуги залежать від вартості пального, але тільки цим фактором не можна повністю пояснити чинні варіації в ціноутворенні. Однією з потенційних причин такої нестабільної ситуації на ринку може бути та величезна кількість дрібних автотранспортних підприємств, багато з яких є водієм і власником в одній особі, та ще й з транспортними засобами, що вже відпрацювали свій строк експлуатації. Такі малі автоперевізники напряму конкурують з крупнішими організаціями, що володіють сучаснішими транспортними засобами і через це, звичайно ж, мають іншу структуру ціноутворення на свої послуги. В результаті цього, не створено «умов гри на однаковому рівні», що ускладнює прогнозування витрат на автоперевезення. Зрозуміло, Міністерство вивчає шляхи консолідації цього сектору перевезень, що, безперечно, сприятиме стабілізації внутрішніх тарифів на автоперевезення, що є важливою передумовою їхнього включення до пакетів послуг, що надаються мультиmodalними транспортними операторами.

Третя сфера, де Міністерство має теоретичний вплив, - тарифи на вартість залізничного перевезення. Якщо тарифи на вантажоперевезення залізницею в/з порту чи кордону відносно фіксовані, то витрати у формі додаткових сплат суттєво відрізняються. Головним чином, це спричинено відмінностями «умов» чи якості виконання послуг, що й призводить до виникнення неочікуваних додаткових витрат, наприклад, сплати за оренду вагонів, простій, додаткові адміністративні стягнення, тощо. В результаті маємо ситуацію, коли, здавалось би, фіксовані тарифи стають нестабільними, додаючи ризиків у діяльності операторів мультиmodalних перевезень. У багатьох випадках, ця проблема пов'язана з більш загальними питаннями недостатньої зорієнтованості на клієнта та відповідальності за якість надання послуг «Укрзалізницею».

Переважаючий сьогодні підхід до торгівлі полягає в отриманні товарів на кордоні, переважно, через умови доставки та складність проходження митних процедур, як вже вказувалося в параграфі 2.5. Це призводить до скупчення товарів у портах, які вимушені довше перебувати на терміналах в очікуванні свого розмитнення. За умови сприяння використанню судноплавними компаніями та експедиторськими агенціями наскрізних коносаментів з внутрішнім митним очищенням автоматично вирросло б і використання мультиmodalного та інтерmodalного транспорту. Звичайно ж, розв'язання ключових проблем, таких як митне оформлення та мінливі тарифи на внутрішні перевезення, захопило б їх до виконання функцій операторів мультиmodalного транспорту. Відповідно, й імпортери почали б змінювати умови доставки товарів і включати до своїх ланцюгів постачання компонент внутрішніх перевезень Україною, якщо мали змогу працювати за логістичними системами, що включають наскрізні коносаменти та комбіновані транспортні накладні, які значно зменшують їхні ризики при перевантаженні продукції та зміні виду транспорту для подальшої доставки.

Ще однією серйозною проблемою, що стримує застосування наскрізних та комбінованих коносаментів, є труднощі, що виникають при зміні місця митного очищення, тобто його проведення не в порту чи пункті перетину кордону, а у внутрішньому митному депо/складі. Головним чином, складність полягає в отриманні необхідного дозволу на зміну пункту кінцевого митного очищення, бо такий процес переходу викликає необхідність проходження процедур в обох місцях, що призводить до додаткових витрат. Мабуть, саме останні найбільше впливають на компромісне рішення щодо подання заяви на проведення митного очищення в кінцевому пункті доставки. Однак, проблемним є і саме подання, бо воно можливе лише за умови фізичного прибуття товарів до України, в той час, як принцип modalного транспорту полягає у завчасному формуванні всіх компонентів ланцюга постачання. Мультиmodalні транспортні оператори вказують, що всі ці перепони й надалі продовжують сприяти подрібненню ланцюга постачання на окремі операції, тобто підштовхують до уніmodalності. Звичайно, вирішення цього питання – прерогатива митниці, але Міністерство могло б увійти до складу так званої



«відомчої групи тиску» і долучитися до впровадження змін у чинний стан справ. Беручи до уваги те, що хоча й з труднощами, але проведення митного очищення є технічно можливим на внутрішніх депо, то виникає думка, що ця проблема генерується всередині саме митної служби, й не викликана окремими правовими чи регуляторними актами. Отже, її вирішення можливе навіть без внесення змін до Митного кодексу, бо стосується відкоригування процесу радше виконання та застосування його положень, аніж їхньої зміни.

Останньою задачею, визначеною політикою, є перехід до використання різних видів транспорту, тобто модальна зміна. З точки зору загальнонаціональної транспортної політики ця задача має значно вищу пріоритетність. Треба пам'ятати, що надавачі уніmodalних транспортних послуг, які пропонують виконання робіт одним видом транспорту, можуть так само досягти переходу й на користування його іншими видами. Мультиmodalний транспорт означає використання лише двох видів транспорту, що виконують перевезення за єдиним контрактом. Можна сперечатися, чи мультиmodalна концепція сама сприяє модальній конверсії. Однак, відомчою сферою вже визнано, що такий модальний перехід інколи сприймається, головним чином, як перехід від автомобільного транспорту до залізничного або від морського чи повітряного до автомобільного, й при цьому часто забувається, що, в такому випадку, це буде означати лише інтерmodalність. Збільшення застосування концепцій мультиmodalного, інтерmodalного та комбінованого транспортів потенційно допоможе при переході від використання виключно автомобільного транспорту до комбінації автомобільного та залізничного вантажоперевезень. Теоретично, такий модальний перехід може зараз виконуватися експедиторами залізниці, які візьмуть на себе виконання функції мультиmodalних транспортних операторів чи, навіть, сама «Укрзалізниця» може напряму пропонувати послуги МТО. Але в обох випадках цього доси не відбувається, а перевага все ще віддається контрактам з уніmodalних перевезень.

Незважаючи на вищезазначене, мультиmodalний, інтерmodalний та комбінований транспорт можуть використовуватися з метою сприяння переходу до інших видів транспорту за умови, якщо залізниця та річкові перевізники запропонують послуги, що будуть конкурентоспроможними в порівнянні з альтернативою виконання перевезення лише автотранспортом. У дійсності, потенціал річкового транспорту з точки зору його використання в мультиmodalних схемах є дуже обмеженим, бо він більше зорієнтований на перевезення дешевих вантажів насипом, які, навряд чи, будуть використовувати мультиmodalні, інтерmodalні та комбіновані транспортні системи. Залізниця є ключовим компонентом у процесі впровадження таких концепцій, особливо при наземних перевезеннях на великі відстані. Будучи також переважно залученою до перевезень насипних вантажів, вона залишається конкурентоздатним видом транспортування товарів вищої вартості, саме якими і займається мультиmodalний транспорт. Однак, потенціал залучення мультиmodalних вантажів та модальних переходів на користь залізниці буде залежати від її можливостей надавати відповідний конкурентоспроможний пакет послуг. «Укрзалізниця», за винятком лише декількох питань, ще не здатна задовольнити своїми послугами потреби мультиmodalних транспортних операторів (див. Розділ 4), і тому саме автоперевезення все ще вважаються більш конкурентоспроможними, навіть, незважаючи на мінливість вартості своїх послуг.

Стосовно вантажів з ЄС, то проблемою виглядає тенденція їхнього переходу на європейському боці кордону з залізничного до автомобільного транспорту, яким і виконується кінцева доставка в Україну, незважаючи на протокол, який передбачає проведення перевантажень в'їзних вантажів на території України. Така ситуація спричинена декількома факторами. Відправники чи отримувачі товару віддають перевагу проведенню перевантаження на боці ЄС, навіть незважаючи на те, що там воно вартуватиме дорожче, бо, як нам було сказано, низький рівень виконання таких послуг з українського боку призводить до втрати часу та виникнення пошкоджень/крадіжок вантажу. Та й з бюрократичної сторони справи вантаж легше завезти через автомобільні прикордонні пункти пропуску й потім доставити його прямо до кінцевого пункту призначення. Хвилює тут наступне: здається, що така практика набирає розмаху. Сприяє цьому й відсутність в «Укрзалізниці» придатних вагонів. Дуже важливо виправити ці недоліки з тим, щоб залізниця стала якомога ближчою до кінцевого споживача (шляхом використання концепції комбінованого перевезення). Важко застосовувати мультиmodalний транспорт в єдиному контракті з таким типом модальної зміни на кордоні. Наскрізні коносаменти для перевезень залізницею, навпаки, сприяли б цьому.



Визнається, що запропонована політика через свою внутрішню природу покращення та сприяння може представляти більше «невловимих бажань», аніж бути політикою з транспортної діяльності, відповідальним за яку є виключно Міністерство. Тим не менше, варто зазначити, що в інших країнах, де застосовується та чи інша форма політики мультиmodalного транспорту, її сутність теж носить характер «побажань». Виходячи з цього, можна зробити висновок, що розвиток стратегії, направленої на виконання такої політики, буде таким же складним та комплексним. Нижче викладено компоненти плану впровадження запропонованої стратегії:

- розробка відповідної та сумісної з міжнародною законодавчо-нормативною бази з метою легітимізації мультиmodalного транспорту, де буде визначено різні види транспорту, відповідальність сторін, функції мультиmodalних транспортних операторів та вимоги до документації;
- проведення моніторингу ступеня використання мультиmodalного та інтерmodalного транспортів та запровадження квот мультиmodalним транспортним операторам з метою проведення оцінки їхньої конкурентоспроможності в порівнянні з уніmodalними контрактами на перевезення та ступеня їхнього проникнення на ринок ключових міжнародних та внутрішніх маршрутів;
- проводити моніторинг цінової політики, причин її змін та коливань на автомобільному та залізничному транспортах на ключових внутрішніх коридорах, особливо від портів до головних внутрішніх депо;
- брати участь в ініціативах, запропонованих групою зацікавлених сторін, що направлені на розв'язання проблеми високої та нестійкої цінової політики в головних портах (Одеса та Іллічівськ), наголошуючи на підтримці покращень; та
- проводити моніторинг переходу вантажопотоку з залізниці на автомобільний транспорт, що відбувається на боці кордону ЄС.

Проект запропонованих нами політики, стратегії та плану дій викладено нижче.

Таблиця 2: Проект політики, стратегії та плану дій.

Політика	Стратегія	План дій
<p><i>«сприяти зростанню об'ємів використання та операційної дієздатності мультиmodalного транспорту в Україні як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку»</i></p> <p>На наступні 5 років:</p> <ul style="list-style-type: none"> – сприяти зростанню обсягів використання мультиmodalного, інтерmodalного та комбінованого транспортів в Україні; – заохочувати скрізний транспортний рух, що приведе до збільшення внутрішнього митного очищення і зменшить завантаженість митних депо в портах та прикордонних пунктах 	<p>Розробити відповідну та сумісну з міжнародною законодавчо-нормативну базу для легітимізації мультиmodalного транспорту, де буде визначено різні види транспорту, відповідальність сторін, функції мультиmodalних транспортних операторів та вимоги до документації.</p>	<p>Закінчити розробку наявного проекту закону (2011); Провести порівняльну характеристику з міжнародним законодавством, особливо всього, що стосується термінології та визначень(2011); Роздати всім групам користувачів для обговорення (2011); та подати Закон на затвердження (2011).</p>
	<p>Проводити моніторинг ступеня використання мультиmodalного та інтерmodalного транспортів при вантажоперевезеннях та запровадити квотування мультиmodalних транспортних операторів з метою проведення оцінки їхньої конкурентоспроможності в порівнянні з уніmodalними контрактами на перевезення та ступеня проникнення на</p>	<p>Організувати групу моніторингу (2011); Визначити та погодити план дій з головними операторами мультиmodalного транспорту (2011); та Оприлюднити результати моніторингу з відповідними висновками (2011-15).</p>



Політика	Стратегія	План дій
<p>пропуску;</p> <ul style="list-style-type: none"> – розробити ініціативи щодо становлення мультиmodalного та інтерmodalного транспорту більш конкурентоздатним у порівнянні з уніmodalним транспортом за рахунок розширення пакету пропонованих послуг; – сприяти переходу частини вантажопотоку з автомобільного транспорту на залізничний чи річковий вид транспортування з метою зменшення як навантаження на автошляхи, так і викидів в атмосферу; – збільшити обсяги міжнародних перевезень шляхом залучення залізниці. 	<p>ринок ключових міжнародних та внутрішніх маршрутів.</p>	
	<p>Проводити моніторинг цінової політики, причин її змін та коливань на автомобільному та залізничному транспорті на ключових внутрішніх коридорах, особливо від портів до головних внутрішніх депо.</p>	<p>Організувати групу моніторингу (2011); Визначити маршрути та експедиторів/операторів мультиmodalного транспорту для надання даних щодо місячного середнього рівня на вантаж (2011); та Оприлюднити результати моніторингу з відповідними висновками (2011-15).</p>
	<p>Брати участь в ініціативах, запропонованих групою зацікавлених сторін, що направлені на розв'язання проблеми високої та нестійкої цінової політики в головних портах (Одеса та Іллічівськ), наголошуючи на підтримці покращень.</p>	<p>Підтримати заснування при порту консультативного комітету чи групи/комітету користувачів послугами порту (2011); відвідувати їхні зібрання (2011-2015); та Оприлюднити протоколи зібрань та запропоновані заходи щодо поліпшення роботи (2011-2015).</p>
	<p>Проводити моніторинг переходу вантажопотоку з залізничного транспорту на автомобільний, що відбувається на боці кордону ЄС.</p>	<p>Організувати групу моніторингу (2011); Встановити механізм проведення моніторингу через Державне підприємство міжнародного автомобільного транспорту (2011); та Надати результати всім залученим сторонам, включно з «Укрзалізницею».</p>

4 Контейнерні перевезення

Робоче Завдання ставило перед Консультантом задачу розробки сценаріїв розвитку та перспектив контейнерних перевезень. Питання прогнозування вантажопотоків на окремому напрямку не є міжгалузевим та розглядалося в інших робочих компонентах проекту. Як було зазначено в Дослідженні з розвитку українських портів, саме морські контейнерні перевезення є головним ресурсом зростання контейнерного вантажообігу в Україні. По-друге, в цьому розділі надаються потенційні обсяги вантажопотоків, але більший наголос робиться на тому, що їм перешкоджає, з точки зору мультиmodalного транспорту. Пропонуються також можливі заходи та дії, що виправлять ситуацію та збільшать обсяг контейнерних перевезень.

4.1 Контейнерний вантажопотік в портах

Цей розділ базується на даних та прогнозах вантажопотоків, вказаних у Дослідженні з розвитку українських портів – Технічний звіт для України Т1: оцінка ринку та прогнози портового вантажообігу в редакції за грудень 2009 року та пізніших доповненнях до нього. При підготовці проекту політики для Міністерства транспорту та зв'язку України ми скористалися тими прогнозами щодо контейнерних перевезень, що вже надавалися в рамках реалізації цього проекту, а також прогнозами, якими оперують інші проекти від ЄС.



Більшу частину контейнерних перевезень обробляють порти Одеси та Іллічівська. Час від часу такі роботи виконуються портами Маріуполя та Октябрська, але в дуже незначних обсягах. **За 2008 рік два основні порти обробили 1,2 млн TEU.** З 2003 по 2008 роки щорічне зростання обсягів становило близько 38%. Нещодавно порт Іллічівська обігнав Одесу по загальному об'єму оброблених контейнерних вантажів у країні – його частка виросла з 36% в 2002 році до 54% в 2008 році. А посприяв цьому розвиток портових потужностей з переробки контейнерів з подальшою їхньою приватизацією компанією «Укртрансконтейнер». Тим не менше, порт Одеси продовжує відігравати значну роль зі своєю 46%-ою часткою ринку в 2008 році. Операторами контейнерних терміналів у порту Одеси виступають дві приватні компанії - НРС та Brooklyn-Kiev, причому остання є новачком і прийшла в цей сектор наприкінці 2008 року.

Вантажообіг в TEU одиницях виявився вищим за рівень вантажомісткості (ваги бруто). Аналіз показав, що це спричинено зростанням частки пустих контейнерів в загальному вантажопотоці. Так у 2003 році ця частка складала 35%, а в 2008 – вже 42%.

У цьому портовому регіоні розвиваються значні нові потужності, які матимуть різноманітний потенційний вплив на зростання обсягів контейнерних перевезень. Серед прикладів можна назвати контейнерний термінал TIS в порту Южний, вже майже готовий до здачі в експлуатацію, а ще додаткові потужності, що з'явилися в портах Одеси та Іллічівська, і, знову ж таки, Южного. Масштаби та розміри цих потужностей матимуть достатній потенціал для залучення перевізників транзитних та/чи сухопутних вантажів. Однак, щоб реалізувати план залучення вантажопотоків третіх країн, необхідно задовольнити їхні потреби та створити відповідні для цього умови, а саме запровадити реформи митного контролю, змінити структуру тарифів та організувати адекватне автомобільне та залізничне сполучення. Коли і наскільки Україна зможе просунути вперед у вирішенні цих питань залишається невідомо. Тому, до представлення всіх можливих сценаріїв потенційного росту вантажообігу треба підходити доволі обережно. Крім того, на можливі прогнози щодо зростання контейнерних перевезень по-своєму вплинула й фінансова криза.

Виходячи з вищесказаного, Консультанти розробили наступні сценарії:

- Сценарій 1: Сценарій найменшого росту, який демонструє повільне відновлення української економіки, без транзитного чи наскрізного руху вантажів;
- Сценарій 2: Базовий сценарій, що відображає середні темпи відновлення національної економіки, але без транзитного чи наскрізного руху вантажів; та
- Сценарій 3: Сценарій найвищого росту, що відображає швидке відновлення країни після нещодавньої фінансової кризи, зі значним рівнем зростання, але все ще без транзитного чи наскрізного руху вантажів.

Нещодавня зміна, що відбулася в контейнерних перевезеннях в Україні, стосувалася зменшення різниці між кількістю контейнерів з імпортованими та експортованими вантажами. Це сталося саме через фінансову кризу. Прогнози відображають також і цю тенденцію, але припускаються думки, що цей баланс буде нестійким доти, доки не відновиться економіка. А після цього кількість порожніх експортних контейнерів на відправку почне скорочуватися. Згідно з цим, очікується, що співвідношення завантажених імпортованих (вхідних) контейнерів до експортних у 2009 році складе 70:30 і поступово після 2015 року дійде до 80:20. Вважається, що один відсоток імпортованих TEUs складають порожні контейнери, а їхня експортна кількість залежить від загальних обсягів імпорту та експорту вантажів. Середня вантажомісткість одного завантаженого TEU складає 12 тонн – вага вантажу плюс вага тари. Прогнози обсягів контейнерних вантажів до 2025 року представлені нижче в Таблиці 3 та Графіку 4.



Таблиця 3: Контейнерний вантажопотік в українських портах – Прогнози на 2008-2025

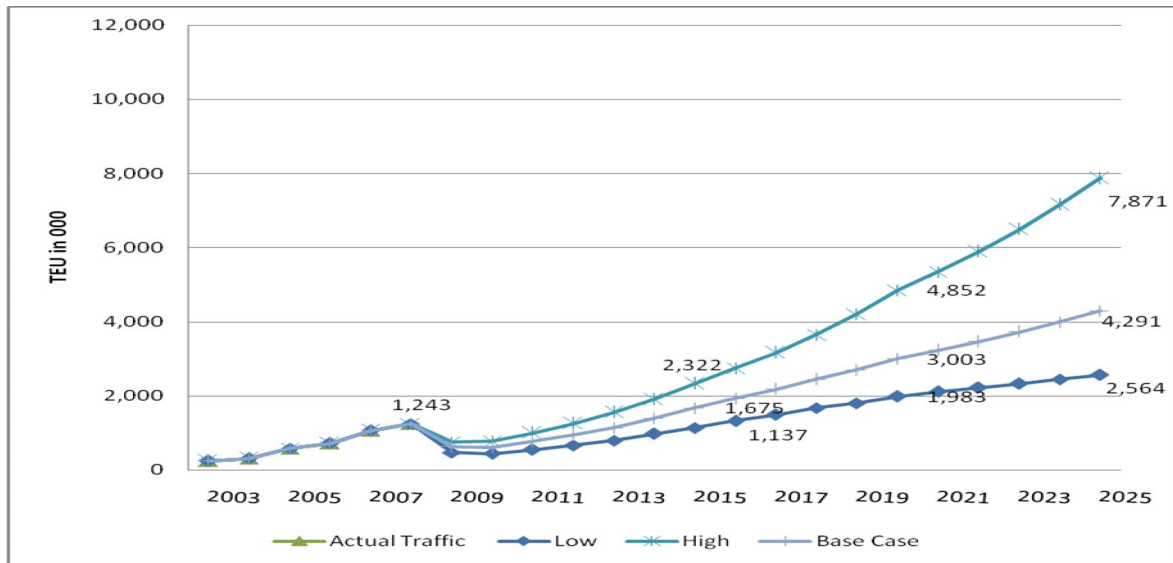
Рік	Вантажомісткість (000)			Завантажені TEU (000)			Порожні TEU (000)			Всього TEU (000)		
	Імпорт	Експорт	Всього	Імпорт	Експорт	Всього	Імпорт	Експорт	Всього	Імпорт	Експорт	Всього
Фактичний вантажопотік												
2008	6,680	3,017	9,697	618	105	723	2	518	519	620	623	1,243
Прогноз найменшого росту												
2010	2,592	1,059	3,651	216	88	304	2	130	132	218	218	436
2015	6,754	1,905	8,658	563	159	722	6	410	415	568	568	1,137
2020	11,778	2,944	14,722	981	245	1,227	10	746	756	991	991	1,983
2025	15,232	3,808	19,040	1,269	317	1,587	13	965	977	1,282	1,282	2,564
Базовий прогноз												
2010	3,617	1,477	5,095	301	123	425	3	181	184	304	304	609
2015	9,950	2,806	12,756	829	234	1,063	8	604	612	837	837	1,675
2020	17,839	4,460	22,298	1,487	372	1,858	15	1,130	1,145	1,501	1,501	3,003
2025	25,491	6,373	31,864	2,124	531	2,655	21	1,614	1,636	2,145	2,145	4,291
Прогноз найвищого росту												
2010	4,574	1,868	6,442	381	156	537	4	229	233	385	385	770
2015	13,791	3,890	17,681	1,149	324	1,473	11	837	848	1,161	1,161	2,322
2020	28,824	7,206	36,029	2,402	600	3,002	24	1,825	1,850	2,426	2,426	4,852
2025	46,759	11,690	58,449	3,897	974	4,871	39	2,961	3,000	3,936	3,936	7,871

Джерело інформації: дані за підрахунками Консультантів Проекту.

Примітка: вантажомісткість означає вагу бруто.



Малюнок 4: Контейнерні перевезення в Україні, 2003-2025



4.2 Контейнерні перевезення залізницею

Шкода, але ми не отримали детальних статистичних даних щодо контейнерних перевезень від «Укрзалізниці». Однак, відомо, що обсяг таких вантажоперевезень є незначним, особливо, у порівнянні з морськими. За підрахунками, залізниця оборобляє близько 30 000 TEU за рік. Основний контейнерний вантажопотік виходить з або призначається портам Іллічівськ чи Одеса, а головні маршрути його руху пролягають до/з Києва та Білорусі, причому остання користується послугами контейнерного потяга «Вікінг». Через прикордонні залізничні пункти надходить зовсім незначна кількість контейнерів з ЄС.

Важливо відмітити, що контейнери гóловно поєднані з морськими перевезеннями, як вже вказувалося в параграфі 2.2. Переважну частину контейнерних вантажопотоків на залізниці ЄС становлять імпортовані чи експортовані товари, що рухаються в напрямку з/до портів. Пропорційне співвідношення внутрішніх контейнерних вантажоперевезень до всього міжнародного наземного вантажообігу є, зазвичай, низьким. І цьому є декілька причин. По-перше, залізничний транспорт може конкурувати з автомобільним лише при перевезеннях на великі відстані – далі 500 км. Ось чому використання залізниці в ланцюзі комбінованого перевезення може бути доцільним лише при транспортуванні вантажів на відстані, що більші за вказану. По-друге, в залізничний контейнер можна завантажити значно менше продукції, аніж а в автопричеп. Наприклад, через свою жорстку структуру дванадцятиметровий контейнер має набагато меншу кубатуру завантаження, аніж 12м автотрейлер. Саме цьому, для перевезення легких товарів залізничні контейнери не такі привабливі, як автопричепи. По-третє, більшість продукції, що перевозиться в контейнерах, представлена товарами вищої вартості, з якими можна собі дозволити додаткові транспортні витрати, та і їхнє перевезення є більш вимогливим до надаваного пакету послуг. Тільки система маршрутних контейнерних потягів може задовольнити такі вимоги та потреби у послугах, нарівні з автомобільними доставками «від дверей до дверей» (див. параграф 4.5).

В Україні на даний час немає внутрішніх контейнерних потягів (окрім тих, що курсують з/до портів) і є лише один міжнародний – «Вікінг», контейнерний потяг-блок, що з'єднує порти з Києвом та Білоруссю, і закінчує свій маршрут уже в Литві. Є декілька інших потягів, що перевозять контейнери, але вони не є маршрутними спеціалізованими контейнерними потягами. Морські контейнерні вантажопотоки складаються, переважно, з «тендітних» товарів і перевозяться в контейнерах з метою забезпечення їх повного збереження (наприклад, алкогольні напої, тютюнові вироби, електротовари, запасні частини, тощо). Морські контейнерні перевезення ЄС використовуються з метою заощадження витрат на заміну колісних пар вагонів,



тобто необхідність проводити таку заміну відпадає, бо для їх перевантаження достатньо звичайного підйомного крану.

Беручи до уваги недостатню поінформованість про минулі показники, важко прогнозувати майбутні вантажопотоки. Головний потенціал зростання залізничних контейнерних перевезень залежить від збільшення потоків контейнерних вантажів до та з портів, які складаються з імпорту, експорту та транзиту до Білорусі і в дещо меншій мірі до Російської Федерації. Потенціал не морських внутрішніх контейнерних перевезень видається невеликим, зважаючи на географію країни (перевезення на короткі відстані), добрий стан мережі автошляхів та види продукції, що перевозиться. Можливе деяке зростання залізничних контейнерних перевезень в ЄС, але воно стане зовсім незначною часткою всього ринку контейнерних перевезень України.

За основу для розрахунків прогнозів майбутніх обсягів перевезень, що надані в Таблиці 3, було взято 30 000 TEU. Однак, як буде зазначено нижче в параграфі 4.5, практична реалізація цих прогнозів **потребує значних змін у підході до залучення клієнтів та вагатого інвестування з боку «Укрзалізниці» в рухомий склад та, можливо, термінали.**

Таблиця 4: Прогноз залізничних контейнерних перевезень на 2010-2015

Джерело/Рік	2010	2015	2020	2025
Морські перевезення	20,000	70,000	105,000	140,000
Вантажі ЄС	5,000	10,000	20,000	30,000
Інші	5,000	15,000	25,000	35,000
Всього	30,000	95,000	150,000	205,000

Джерело інформації: оцінки та розрахунки Консультантів Проекту

4.3 Річковий транспорт

Практика контейнерних перевезень річковим транспортом ще недостатньо розвинута в Україні. Весь вантажопотік сконцентровано в Дніпропетровському річному порті, який за 2007 рік обробив 55 000 з 60 000 TEU контейнерних перевезень. Однак, з того часу ці обсяги катастрофічно зменшилися і зараз складають лише 20% від показників 2007 року. Майбутнє контейнерних перевезень річковим транспортом, більш за все, залежить від перевезень типу річка – море, за рахунок надання послуг прямої доставки від річкових портів до інших країн. Беручи до уваги габаритні обмеження ширини суден до 17,6 м і осадки до 3,4 м на річці Дніпро, можна передбачити, що рух по ній буде доступним лише для невеликих контейнерних суден (вантажомісткістю до 120 TEU). Це додає деякого потенціалу наданню послуг з річкових перевезень до інших портів Чорного моря, можливо, навіть, аж до Стабула. Однак, закриття судноплавства по річці взимку унеможливує надання таких послуг протягом всього року. Незважаючи на вражаючі прогнози, надані в робочому компоненті проекту WP5, складно передбачити, **що мережа внутрішніх водних шляхів зможе обробляти більше, ніж 10-20 000 TEU на рік.**

Потенціал надання послуг з перевезення контейнерів до/з портів Одеси та Іллічівська, тобто використання річкового транспорту в якості постачальника до морських терміналів в глибокому морі, так, як це відбувається в Роттердамі та Антверпені, видається зовсім незначним. Це спричинено високими тарифами в обох портах та невеликими відстанями від річкових портів Дніпропетровська чи Запоріжжя до Одеської області, які можна легко подолати і на автотранспорті. Тому такі лінії річкового постачання навряд чи будуть дієздатними.



4.4 Автомобільні контейнерні перевезення

Основна частина перевезень контейнерних вантажів автотранспортом - це трансфери до чи з морського порту, і в меншій мірі, отримання та дистрибуція вантажів до/з кіцевої залізничної станції. Автотранспортні контейнерні перевезення іншого виду, наприклад, внутрішній чи міжнародний вантажопотік, дуже незначні й, мабуть, більшою мірою стосуються питання безпечної доставки специфічної продукції. Перевезення стандартними автомобілями з безбортовою платформою чи причепами з відкидним кузовом завжди будуть рентабельнішими за перевезення в контейнерах безбортовими чи «скелетними» трейлерами.

4.5 Заходи щодо підвищення обсягів контейнерних перевезень

Технічне Завдання передбачало напрацювання рекомендацій щодо заходів з організації та підвищення загального обсягу транзитних вантажів на коротку, середню та довгострокову перспективу. Організаційні аспекти стосовно контейнерного вантажообігу в портах викладені в робочому компоненті проекту WP5. Вони включають рекомендації щодо кластерних об'єднань в портах та приватизації/концесій. Останнє є надзвичайно важливим для контейнерних перевезень. Чинні домовленості є менш, ніж задовільними, з тієї причини, що, насправді, порти не зацікавлені в стандартних концесійних угодах, бо прибуток зі здачі в оренду буде надходити до скарбниці Фонду державної власності, а не портів. Тому зараз увага приділяється лише угодам про спільну діяльність, згідно з якими порти мають можливість отримувати відрахування від оператора терміналу на свою користь. Така ситуація обмежує залучення операторів до розвитку самих терміналів. Тому й виникла нагальна потреба у негайному вирішенні питань власності на землю та укладання концесійних угод, що сприятиме встановленню стабільного середовища для роботи операторів терміналів та їхніх клієнтів. Необхідно звертати більше уваги на результати діяльності, а не лише на отримання прибутків.

Головним стримуючим фактором розвитку портів Одеса та Іллічівськ є те, що вони, мабуть, є найдорожчими портами на Чорному морі. Крім високої ставки корабельного збору та інших стягнень, наприклад за тонаж, що сплачуються судновласником, чималими є і витрати експортерів та імпортерів. Чинні витрати на доставку контейнера з борту судна до Києва вказані нижче. До вказаних сум не входить оплата послуг експедиторів.

- Плата за обробку на терміналі	\$310-314 (20ft)	\$400-500 (40ft)
- Екологічний/транспортний/ експедиційний збори	\$200	
- Плата за сканування вантажу	\$ 50	
- Митний збір	\$ 65	
- Несанкціоновані/безквитанційні оплати	\$100	
- Автоперевезення до Києва	\$1000	

Для порівняння: обробка контейнера на терміналі такого важливого порту як Сингапур коштує вдвічі дешевше, ніж в порту Іллічівська, де вона становить близько 700-900 доларів США, а потім ще стільки ж треба заплатити за його доставку наземним транспортом. Транзитний вантаж до Молдови вартуватиме близько 1200 доларів тільки за доставку наземними видами транспорту. Так що, українські порти - не з дешевих.

Крім високої вартості, вищезазначені факти демонструють загальний бюрократизм, неефективність та корумпованість, які стримують потенційне зростання обсягів контейнерних перевезень через порти України. А беручи до уваги те, що національні експортери та імпортери мають працювати з цими головними портами, то звідси і вища вартість імпортованої продукції для українських споживачів та загалом менша окупність експортного вантажопотоку. Очевидно, що високі витрати на імпорт вплинуть негативним чином на потенційні рівні росту. Сьогодні відправка контейнера з українського порту до Києва вартує стільки ж, скільки його доставка з самого Китаю. Все це, в першу чергу, позначається на зниженні обсягу транзитних перевезень, а особливо контейнерних з/до Білорусі та Російської Федерації. Висока вартість, незадовільна якість робіт в портах примусять трейдерів вищезгаданих країн зайнятися пошуками альтернативних портів. Уже сьогодні через високу вартість та затримки в українських портах



частина вантажів білоруського призначення ідуть транзитом через порт Клайпеда. Для вирішення цих питань треба залучити вищих посадовців, які мають відповідні повноваження для втілення заходів, направлених на усунення всіх згаданих недоліків.

Доречним прикладом проблем, що можуть спіткати користувачів українськими портами, стали нещодавні обмеження на контейнерні обробки в портах Одеси та Іллічівська. Українська митниця зупинила проведення процедур митного очищення всіх в'їзних контейнерів майже на весь вересень, в результаті чого, порти були майже закритими для контейнерного вантажообігу. Причини таких дій незрозумілі, але стало відомо, що це сталося через проведення переоцінки послуг. Результат такого «призупинення» ведення торгівельних операцій стане відчутним через деякий час, оскільки затримки доставки товарів призвели не тільки до виникнення додаткових витрат за зберігання та простій тари, а й до повного збою «чутливих» до фактору часу та вчасності графіків постачання. Все це призвело до ланцюгової реакції, що проявилася в надзвичайному зрості попиту на атранспортні послуги, оскільки імпортери кинулися вивозити свої товари з портів якнайшвидше, аби задовольнити своїх клієнтів та споживачів та хоча б деякою мірою мінімізувати всі ті додаткові витрати, що виникли в порту. В результаті такого буму на автотранспортні послуги вартість доставки контейнера до Києва виросла на додаткові 200 доларів США. Такі односторонні «дії», які трапляються вже не вперше, серйозно шкодять репутації країни та призводять до здорожчання послуг, і не дозволяють сприймати українські порти в якості надійних партнерів у сфері міжнародної торгівлі.

Назріла негайна необхідність того, щоби всі сторони, залучені до діяльності та використання українських портів, разом вжили заходів щодо сприяння розвитку контейнерних перевезень, забувши про свої намагання отримати максимальну вигоду на своїй окремій ланці транспортного ланцюга. Необхідно запроваджувати культуру виконання робіт, за якої всі сторони будуть надавати якісні послуги за стабільними узгодженими тарифами.

Але українські експортери та імпортери не мають альтернативи використанню саме цих портів, тобто знаходяться в оточенні монополістів. На жаль, це означає, що умов та тиску, які змусили би змінити цю ситуацію, недостатньо. Відкритим також залишається питання щодо того, а чи зможе МТЗУ, у відомстві якого знаходяться порти, розв'язати ці проблеми та запровадити потрібні зміни.

Подібні проблеми зустрічаються і в сфері контейнерних перевезень залізницею. Головною причиною такого низького рівня проникнення «Укрзалізниці» на ринок контейнерних перевезень є те, що вона не пропонує потрібного потенційним клієнтам пакету послуг. В основному, залізницею перевозять насипні вантажі та напів-фабрикати у великих обсягах. Зважаючи на таку характерну особливість, пакет послуг залізниці повністю зорієнтовано на вартість перевезення, а не на швидкість та надійність його виконання. Контейнерні перевезення представляють собою кінцеву найдорожчу ланку на ринку транспортування, тому надаваний пакет послуг повинен більше орієнтуватися на параметри швидкості та надійності виконання поставок. За відгуками потенційних клієнтів **контейнерні перевезення залізницею в Україні, загалом, є недешевими, нешвидкими та й ненадійними.**

Для того, щоб залізниця стала справжнім «гравцем» на ринку контейнерних перевезень, їй вкрай необхідно створити мережу, яка б базувалася на поєднаннях/сполученнях контейнерних потягів. Лише такий підхід надасть бажаної швидкості та надійності складовим пакету послуг, що так вимагається сьогодні. Контейнерний потяг є спеціалізованим маршрутним товарним потягом, який складається, в даному випадку, з вагонів-контейнерів, рухається за графіком і виконує сполучення між пунктами А й В.

Наприклад, потяг «Вікінг», маючи 13 зупинок, досягає Клайпеди лише за 56 годин. Це ясно вказує на проблему недостатнього попиту у вантажоперевезеннях, через що він і має зупинятися на 13 станціях задля того, щоби його маршрут залишався рентабельним та діздатним. У ЄС, зазвичай, такі контейнерні потяги курсують між портом та внутрішніми контейнерними терміналами щоденно або двічі на день згідно з графіком, переважно, вночі. Контейнерний потяг «Хрещатик» витрачає на дорогу з Одеси до Києва 17 годин, тоді, як більшість контейнерних потягів у країнах Європи рухаються майже зі швидкістю пасажирських. Більшість з наявних контейнерних потягів в Україні виконують щотижневі рейси. Беручи до уваги зазначені вище проблеми з інтерфейсом порту, високий відсоток контейнерів просто зберігається в порту та простоє, чекаючи до тижня на потрібний потяг, що значно підвищує



витрати відправника вантажу та примушує його скористатися автомобільним транспортом, а, особливо, у випадках, коли графік доставки вантажу клієнту вже зірвано через затримки в порту. Доцільним тут буде порівняння з відправкою вантажів до Білорусі, маршрут яких пролягає через Клайпеду. В день свого прибуття до порту контейнер одразу ж перевантажується до контейнерного вагону й відправляється цієї ж ночі або наступного ранку з тим, щоб досягнути загального дводенного терміну доставки з моменту його вивантаження з судна. В українських портах вантажі з українськими пунктами призначення можуть знаходитися цілий тиждень, доки отримають місце в контейнерному потязі.

Деяким з основних пунктів призначення вантажів, а саме містам Львів, Харків та Донецьк, контейнерні потяги взагалі недоступні. З цієї причини товарне постачання до них відбувається змішаними потягами. Експедитори, з якими ми мали розмову, вказали, що доставка контейнеру з порту Одеси до Львова займає біля 10 днів, а потім ще й необхідно повернути до порту порожній контейнер. Також відмічається загальна нестача спеціальних вагонів з безбортовою платформою та поворотними замками для перевезення контейнерів. **Якщо «Укрзалізниця» прагне стати важливим перевізником контейнерних вантажів, то їй потрібно призначити більшу кількість контейнерних потягів та придбати відповідні вагони.**

Скористатися послугами залізниці нелегко. Потрібно, щоби мультиmodalний транспортний оператор призначив спеціального експедитора з залізничного перевезення, який зарезервує лінію руху та вагони, й підготує всю необхідну документацію, за що отримає свої комісійні. В ЄС мультиmodalний транспортний оператор просто зв'язується з експедитором залізниці, який і виконує подібні завдання як частину послуг, надаваних залізницею. Тому не виникає жодної потреби в залученні аутсорсингу, тобто третьої сторони-виконавця. Іншою важливою проблемою є ризик виникнення додаткових витрат, пов'язаних з обробленням вантажу, орендою вагонів, а, особливо, з простоем. Наприклад, у випадку перевантаження порту, в'їзд вагонів забороняється з метою уникнення портом несення відповідальності за простій вагонів на своїй території. В результаті, за це має відповідати сторона-замовник вагонів, а простій, як ми бачимо, може трапитися ще до їхнього входження до порту. Через це більшість користувачів залізниці зазнають додаткових витрат. **Якщо «Укрзалізниця» прагне стати контейнерним перевізником, то має сфокусуватися якомога більше на обслуговуванні споживачів та комерційному боці ведення справи. Зараз в очах потенційних клієнтів «Укрзалізниця» має статус відомства, а не надавача послуг.**

Інша проблема – **неможливе перевезення 40 футових контейнерів українською залізницею.** А неможливим воно стало через тарифи, які розраховуються, виходячи з об'єму перевезення, тобто плата за 40 футовий контейнер становить майже вдвічі більшу суму, ніж за 20 футовий. На відміну від залізниці, автотранспорт вважає 20 чи 40 футові контейнери «вантажем», і тому їхнє транспортування коштує майже однаково. Ця проблема стосується залізничної мережі всіх країн СНД. Саме цим і можна пояснити малу проникність на ринок перевезень 40 футових контейнерів. Така ситуація викликає занепокоєння, бо кількість 40 футових контейнерів, що надходять до України, збільшується завдяки торгівельним операціям з півднем, південним сходом та півднем Азії, постачальники яких намагаються максимально збільшити обсяги продукції, що доставляється, а, окрім цього, на їхніх ринках збуту оперують саме 40 футовими контейнерами.

Залізниця не звільняється від вирішення загальних проблем та питань зі сфери сприяння веденню торгівлі в портах та прикордонних пунктах пропуску. Зазвичай, обробка потягу на сухопутному кордоні займає близько 2 годин, з яких половина часу йде на передачу залізничної документації, а інша – на митні процедури. Однак, це стосується стандартних залізничних вантажів, які, головним чином, складаються з низьковартісної сировини. З такими вантажами, як контейнери, ситуація ускладнюється ще більше. Митниця часто взагалі не дозволяє проходження залізницею змішаного різнорідного вантажу, тобто консолідованого, в країну, а потяг, завантажений контейнерами, і представляє собою консолідовані вантажі для різних отримувачів. Це призводить до того, що процес перетину кордону ускладнюється та забирає набагато більше часу. Контейнери, що прямують з Литви до Білорусі, проходять процедури прикордонного контролю за 15-30 хвилин, в той час, як перетин українського кордону може призвести до триденних затримок в графіку перевезення контейнерів.



Обробку більшої частини інтерmodalних залізничних перевезень виконує термінал «Ліски», дочірнє підприємство «Укрзалізниці». Само по собі це не є якоюсь проблемою, бо подібні схеми зустрічаються і в ЄС. Хоча в більшості випадків оператором внутрішніх терміналів, все ж таки, виступає приватний бізнес. Проблема «Лісок» полягає в тому, що цей термінал вважається надавачем послуг не для вантажоперевізників, а лише для «Укрзалізниці». Через це та ряд інших, пов'язаних із залізницею проблем та ризиків, багато потенційних клієнтів відмовляються від користування його послугами. Ось чому інтерmodalні термінали використовуються не на повну потужність. **Проблемою для України є не нестача інтерmodalних терміналів, а лише часткова експлуатація та завантаженість вже наявних.**

Таким чином, стає очевидним той факт, що до збільшення обсягів контейнерних перевезень приведе не запровадження нових заходів, а усунення різних перешкод, що виростили за весь цей час. Простого рішення немає, тому що дуже багато сторін долучилися до «створення» існуючих бар'єрів. Робоче завдання також передбачало роботу над «визначенням заходів щодо стандартизації діяльності наземних (залізничних та автотранспортних) та морських/річкових видів транспорту та взаємодії міжнародного/національного транспорту з метою забезпечення взаємопоєднаності та скоординованості автомобільного, авіа, залізничного, морського та річкового видів транспорту».

Проведення операційної стандартизації не вважається проблемою. Більше непокоїть її впровадження, особливо через низький рівень ефективної координації та співробітництва між різними видами транспорту, незважаючи на всі заходи, направлені на потенційне покращення ситуації, що склалася сьогодні. На практиці, кожен з видів транспорту оперує ізольовано. В результаті, оператори мультиmodalних перевезень та експедитори виступають в ролі modalних координаторів та намагаються охопити всі наявні в них modalні інтерфейси.

Як зазначалося в робочому компоненті WP7, це питання має дві головні проблеми. Перша полягає в тому, що експедитори схилиються до уніmodalності з тієї причини, що, зазвичай, їм необхідно координувати або залізничне перевезення, або виконувати стандартні експедиторські функції, працюючи з іншими видами транспорту. В дійсності, експедитор залізниці займається лише підготовкою та обробкою документації для клієнта та «Укрзалізниці» й, по суті, не несе ніякої операційної відповідальності, тобто, не має зацікавленості в сприянні, а тим паче, застосуванні мультиmodalного, інтерmodalного чи комбінованого транспортів. Стандартний типовий експедитор все ж таки намагається скоординувати наземний та морський транспорт, хоча це доволі складно, зважаючи на міжгалузеві проблеми. По-друге, більшість експедиційних агентств дуже дрібні, й тому не здатні охопити та запровадити нові концепції. Тільки крупні організації мають можливості ефективно підтримати взаємодію між різними видами транспорту.

Взаємодія та скоординованість роботи різних видів транспорту має стати стандартом ведення комерційної діяльності у будь-якому випадку, і, таким чином, потреба в стандартизованих заходах для оформлення таких відносин взагалі відпаде. Очевидно, що, коли умови дозволять вантажовідправникам збільшити кількість наскрізних коносаментів, то автоматично виросте й обсяг їхньої співпраці з залізничними та автомобільними перевізниками, бо в такому випадку вони вже виконуватимуть функції мультиmodalних транспортних операторів/експедиторів. Немає ніяких сумнівів щодо того, що цю роботу вони виконають ефективно й успішно. Як вже зазначалося раніше, виникають деякі проблеми стосовно взаємодії автотранспорту та залізниці. Але є також і ряд рішень цих проблем, зокрема, якщо «Укрзалізниця» чи термінал в Лісках стане мультиmodalним транспортним оператором, що буде здатен надавати послуги доставки «від дверей до дверей» з усією відповідальністю зі свого боку або, навіть, залучить до цього всі крупні залізничні транспортно-експедиторські компанії. Це можливо вже зараз, але жодна зі сторін не бажає почати таку діяльність.

5 Транзитні вантажі

Робоче Завдання ставило перед Консультантом задачу розробити пропозиції щодо подальшого розвитку України в якості транзитної держави шляхом створення регіональних та міждержавних транспортних зв'язок, проведення транспортно-диспетчерської діяльності та використання інтерmodalних перевезень. Ключовим моментом стосовно транзиту є наступне: **Україна**



зможе залучити на свою територію потоки транзитного вантажу тільки за умови, якщо транзитне проходження Україною буде економічно вигідним для клієнтів. Розглядаючи потенційні транзитні потоки, важливо визначити зони їхнього схоплення. Хоча карта вісєй, продемонстрована на Схемі 3, та маршрут Центральної вісі чітко вказують на те, що Україна має стратегічно ідеальне розташування для залучення головних транзитних вантажопотоків, на жаль, в дійсності цього не відбувається. Досвід інших регіонів показав, що **лише вдале географічне положення не породить великих обсягів транзитних вантажів. Україна має добрий транзитний потенціал, але він знаходиться в окремих зонах схоплення, і саме на ці зони потрібно направити всі заходи зі сприяння проходженню транзиту.**

Стосовно морського транзитного вантажопотоку, тобто експорту чи імпорту, що проходить через українські порти до чи з сусідніх країн, то зона його схоплення є доволі обмеженою, головню через конкурентні маршрути та дороговизну послуг українських портів і наземного транспорту. У східному напрямку, все ж таки, є можливість поборотися за збільшення транзиту насипних вантажів та сировини з Казахстану, маючи тут за конкурентів порти Новоросійська та Поті, які використовують маршрут TRACECA. Колись традиційні вантажі бавовни-сирцю з Узбекистану більше не приймаються, бо Іллічавськ втратив на цьому маршруті свою конкурентоспроможність. Основними видами продукції, скоріше всього, будуть нафта-сирець, залізна руда та металопродукція з Росії та Казахстану, за умови, якщо тарифи на їхнє подальше перевезення залізницею будуть залишатися конкурентоздатними. Казахстан має специфічні проблеми з експортом нафти з басейну Каспійського моря через нестачу нафтопровідних потужностей та суперечки щодо нафтогонів з Росією. В середній та довгостроковій перспективах потенційний потік нафти все одно зменшиться через будівництво нафтогону до Китаю та нещодавні крупні інвестиції китайських нафтових компаній у розробку казахських родовищ. Потенційний ріст контейнерних перевезень до та зі сходу вважається доволі обмеженим через жорстку конкуренцію з боку інших маршрутів.

Головним ринком транзитної морської торгівлі, напевно, є Білорусь та південний захід Росії. Обидва ці регіони вже користуються послугами українських портів, хоча конкурентна боротьба поступово стає все жорсткішою. Географічними південними воротами до Білорусі є Україна, яка має серйозні переваги та плюси, серед яких - однакова ширина залізничних рейок, схожість мов, прекрасний досвід ведення двосторонньої торгівлі та транзитні угоди, що базуються спільному історичному минулому, хоча весь потенціал, пов'язаний з цим, зараз знаходиться під питанням. Як уже зазначалося раніше, низька якість виконання робіт та високі збори в українських портах компрометують всі ці переваги. Порти Балтійського моря, а особливо литовські, стають все більш конкурентоздатними, пропонуючи коротші строки наземного транзиту, що компенсує довше коліно морського перевезення до Білорусі. Наприклад, загальний термін транзиту вантажів з Сингапуру до Мінську є майже однаковим, незважаючи на довше транспортування морем. Це наводить на думку, що, хоча Білорусь і є потенційно важливим ринком, ухопити та втримати її вантажопотік буде нелегкою справою, якщо не зробити українські транзитні коридори такими ж конкурентоздатними з точки зору строків та вартості проходження її транзиту. Митний Союз Російської Федерації та Казахстану сприятиме збільшенню конкурентоспроможності російських портів, бо в цьому випадку взагалі відпаде необхідність виконання транзитних перевезень білоруських вантажів поза територію цього Союзу.

Південний захід Росії є важливим джерелом попиту також, особливо для експорту з Росії, але в цей сегмент ринку пробитися доволі складно через конкуренцію з боку російських портів, таких як Новоросійськ та порти Азовського моря. Звичайно ж, Росія віддала б перевагу обробці своїх ватажів власними ресурсами, і вже є докази того, як відбувається «маніпуляція» тарифами на внутрішні залізничні перевезення з метою заохочення російських компаній до вибору саме російських портів. На щастя України, Новоросійськ має такі ж проблеми, як і українські порти, й не особливо орієнтується на комерцію, бо спирається на експортування нафти як свій основний ресурс надходження прибутків. Головною перешкодою на шляху приваблення більших обсягів вантажів з Росії до портів України є тарифи на залізничні перевезення. Для залучення транзитних потоків розроблялися спеціальні тарифи, але, наскільки нам стало відомо, дію майже всіх угод на їхній основі було призупинено.

Теоретично, Молдова може бути зоною схоплення її морського транзитного вантажопотоку через свою близькість до портового комплексу Одеси і через, звичайно ж, відсутність морського сполучення в своїй країні. Однак, через проблеми Придністров'я, дороговизну послуг наземного



транспорту в Україні та традиційно близькі стосунки з Румунією рух вантажів між Молдовою та Константою, здається, виглядає організаційно легшим з точки зору підготовки транзитної документації та й дешевшим за український в декілька разів.

На захід від України знаходиться Центральна Європа, всі держави якої вже стали членами ЄС. Потенціал маршрутизації морського транзитного вантажопотоку з/до цих країн є доволі невисоким, бо вони, переважно, користуються портами ЄС, зважаючи на спрощені процедури всередині Митного Союзу. Зазвичай, країни центральної Європи користуються портом Константа або взагалі відправляють свої вантажі північними маршрутами через Гамбург/Бремен, і не виконують дорогих транзитних перевезень територією України. Можливим винятком є потенційне використання поромних послуг, наприклад, маршруту TRACECA через Іллічівськ, але такий вантажообіг і раніше був доволі непостійним. До 2008 року поромні послуги надавалися для транспортування автомобілів, 30% яких були транзитними. Приблизно 25% залізничних вантажоперевезень складав також транзит цього типу, але в 2009 році він зник, а транспортування автомобілів значно скоротилося. Поромні послуги так і не змогли заволодіти ринковим сегментом транзитних перевезень, що виконуються автопричепами (приблизно 4 000 перевезень трейлерами щорічно), що, в принципі, не дивує, бо, чим довшим є етап морського перевезення поромом, тим менш привабливим такий транзитний вантаж буде для автоперевізника. Схоже, що поромні послуги будуть розвиватися, скоріше, на основі двосторонньої торгівлі, а не на перевезенні транзиту.

Основний потенційний попит у транзиті вантажів залізницею, окрім пов'язаного з нею морського вантажообігу, розглянутого раніше, знаходиться на ділянці перевезень між Росією та південно-східною Європою, включно з Балканами, і дещо менший – з південно-центральною Європою. Маршрут російських залізничних вантажоперевезень до півночі, заходу та півдня Європи, зазвичай, проходить через Брест у Білорусі. У робочому компоненті WP7.3 Звіту з прикордонних питань зазначалося, що залізничний транзит вантажів через західні кордони значно скоротився протягом останніх років і складається сьогодні, в основному, з сировини, нафти, залізної руди, вугілля та деревини, що відправляються до Польщі, Угорщини, Чеської Республіки, Сербії та Румунії. Вантажні потяги комплектуються в Росії та, інколи, в Казахстані. В зворотньому напрямку готова продукція відправляється головню з центральної Європи.

Знову ж таки, ці вантажі є доволі специфічними й часто відправляються потягами. Крім них, проходять ще транзитні потоки з Росії до Молдови, але їхні обсяги є незначними.

Очевидною є відсутність перевезень на довгі відстані. Це наводить на думку, що, хоча залізничний транспорт у порівнянні з автомобільним і є найбільш конкурентоздатним при перевезеннях на довгі відстані, все ж таки, є випадки, коли навіть залізничне сполучення стає неконкурентоздатним в якості поєднувача ринків, оскільки загальні витрати на доставку вантажу стають такими високими, що вже сам вантаж втрачає свою конкурентоспроможність у кінцевому пункті споживання. Тому й концепція залізничних вантажоперевезень з Китаю до Європи через Україну є просто нереалістичною, бо їхня вартість буде надмірно високою.

Навіть, якби це стало можливим, є вагомі аргументи та підстави стверджувати, що маршрут таких вантажоперевезень оминув би Україну північніше – через Казахстан, Росію та Білорусь (тобто територією Митного Союзу, який потім приєднується до Митного Союзу ЄС). Всі розрахунки спеціалістів транспортної галузі підтверджують, що цей маршрут зберігатиме свою життєздатність лише за умови значного субсидування з боку всіх залучених до нього залізничних мереж. Морські перевезення завжди будуть нести менші витрати на одиницю продукції, і цього ніколи не вдасться досягнути наземним видам перевезень. Постійний розгляд академічними колами та «Укрзалізницею» питання транзитного вантажопотоку через Україну по маршруту Далекий Схід – Європа відвертає увагу від проблеми надання ефективних, надійних та економічно вигідних користувачам послуг залізниці вже сьогодні. А саме рішення цієї проблеми і збільшило б обсяги транзитного вантажопотоку через Україну, який зараз проходить іншими територіями. Для залучення транзиту потрібно розробити більш ефективні графіки руху, придбати новий рухомий склад, зменшити бюрократичний тиск та, можливо, застосувати окрему тарифну політику для проходження транзитного вантажу територією України.

Потенційне зростання обсягів транзитних вантажів на залізниці буде, напевно, продиктоване промисловими споживачами в ЄС, які продовжують та навіть збільшують задовольняти свої потреби в сировині за рахунок ресурсів, що надходять з Росії та Казахстану та зберігають свою



конкуреноспроможну ціну на ринку сировинних матеріалів ЄС. Вантажообіг у східному напрямку також, схоже, буде керуватися потребою в окремих товарах, таких як, наприклад, легкові автомобілі та запасні частини, зокрема, з Росії. В деякій мірі можна посперечатися щодо того, чи дійсно на потенційне зростання впливатимуть, переважно, зовнішні сторони, а ось тарифи на залізничні перевезення в західному напрямку можуть дійсно стати серйозним фактором впливу.

Стосовно автомобільних перевезень, то тут своєрідним природним бар'єром виступають Карпати, що примушує вдаватися до розробки специфічних маршрутів. Транспортне сполучення між північно-західною/північно-центральною Європою та Росією/Центральною Азією завжди пролягало північніше Карпат через Білорусь. Головні транзитні автоперевезення територією України відбуваються між Росією та центрально-південною Європою, Угорщиною та Балканами та до Румунії, Болгарії й Молдови. Однак, було помічено, що більша частина такого вантажопотоку, в дійсності, пролягає через Білорусь, а вже звідти потрапляє до України, рухаючись до західних кордонів країни. Прямий найкоротший маршрут територією України чомусь не використовується.

Перевезення вантажів між Росією та Чеською Республікою чи Угорщиною частіше відбувається північнішим маршрутом через Білорусь та Польщу, а не потенційно коротшим прямим шляхом через Ужгород. Це продиктовано більш сприятливими топографічними умовами місцевості, дорогами кращої якості на півночі та інтенсивними транзитними потоками в межах країн ЄС та меншою частотою перетину кордонів в зв'язку з останнім. Вантажообіг між Росією та Румунією, Болгарією й балканськими країнами пролягає Україною, оскільки такий маршрут є набагато більш привабливим і надає можливості уникнути доволі великої петлі західніше, щоб оминати Карпати. Тим не менше, слід відмітити, що більша частина цих перевезень спочатку проходить транзитом через Білорусь, а вже потім потрапляє в Україну і прямує до її західних кордонів. Первинно, прямий маршрут територією України не проходить. Причина такого порядку руху транзиту невідома, але, можливо, на це впливає фактор витрат. Відомо, що деякі області встановлюють неофіційні тарифи на проїзд вантажного транспорту своєю територією, і вантажівки з-за кордону просто стають «мішенню» для отримання додаткових коштів, незважаючи на національну політику, направлену на усунення такої практики. По суті, водії, переважно, намагаються об'їхати Україну, а прокладають свої маршрути її територією лише у випадках, коли на цьому можна реально зекономити як з точки зору відстані, так і витрат. У більшості випадків це стосується швидшого в'їзду до єдиного ринку ЄС та уникнення затримок на кордоні, що є більш важливим, ніж можливі витрати та затримки на території України. Хоча, саме через останні, перевізники й намагаються «мінімізувати» своє користування українськими дорогами, об'їжджаючи північно-західні області країни.

Головною причиною низького обсягу автомобільних транзитних перевезень є, можливо, той факт, що об'єм торгівлі між країнами, яким надаються такі послуги з автоперевезень, є незначним, тобто товарообіг між Росією та південно-східною Європою і, навіть, Молдовою є невеликим у порівнянні з торгівлею тієї ж Росії із західною та центральною Європою. Можливо, Україна сприймається як високозатратна країна для транзиту, але інших причин того, щоби транспортні компанії уникали прокладання своїх маршрутів її територією, немає. Більше цього, вони мають можливість скоротити час транзитного проходження своїх вантажів, обравши саме територію України.

Загалом, більша частина транзитних перевезень виконується на автомобілях російського чи білоруського виробництва. Однак, все помітнішими на дорогах України стають трейлерні тягачі виробників інших країн. Тільки декілька марок автопричепів, зареєстрованих в ЄС, зараз виконують транзитні перевезення територією України. Можливо, це пов'язано з загальним усвідомленням проблематичності керування вантажівкою в Росії. Таким чином, саме розвиток транзитної торгівлі надасть індустрії українського автодорожнього транспорту додаткових можливостей.

Потрібно визнати, що надійність самого транспортного коридору має надзвичайну важливість. Як тільки на ньому трапляються затримки чи виникнуть додаткові витрати для перевізника, він негайно почне шукати альтернативні маршрути. Це позначиться на загальному обсязі вантажоперевезень і, звичайно ж, призведе до його втрати чи часткового зменшення. Такі дії, як, наприклад, майже фактичне закриття українських морських портів для проведення



контейнерних відвантажень, що трапилося у вересні, продемонструвало нестабільне середовище для ведення торгівлі в країні та, звісно ж, загальну ненадійність такого коридору. Подібні дії лише шкодять потенціалу країни та її прагненню залучити транзитні вантажопотоки.

Як вже було зауважено, цей звіт з самого початку суперечить попереднім дослідженням, що наголошували на важливості України в якості транзитної держави. Виникають сумніви щодо ствердження того, що «Україна є, переважно, транзитною країною». Дійсно лише невелика частина вантажообігу на території України є транзитом. Ми не заперечуємо, що в Україні є потенціал збільшення транзитних перевезень, треба лише визначити, звідки вони можуть надійти чи куди направлятися. Коли зтихне ажіотаж «потоків-міражів», що ринуть з Китаю до Європи територією України, всі побачать, що основний потік транзиту, найочікуваніше, прийде з/до Росії, Білорусі та Казахстану та проляже до українських портів та з/до південно-східної Європи. В цих транзитних потоках будуть домінувати вантажі сировини, а автомобільний транзит охопить перевезення великогабаритної продукції.

Україна може стати й закріпити за собою функцію транзитної держави лише за умови, якщо запропонує конкурентоспроможну з другими країнами цінову політику.

Підсумовані пріоритети, що сприятимуть залученню та зростанню транзитного вантажопотоку, викладені нижче:

- усвідомлення того, що лише вдале географічне положення не гарантує обігу транзитних вантажів. Необхідно створити конкурентоздатне середовище з точки зору вартості послуг та їхнього ефективного виконання;
- мінімізувати портові збори з транзитних вантажів; з метою залучення нових потоків транзиту, можливо, застосувати промо-тарифи;
- для покращення транзиту вантажів залізницею зменшити ризики виникнення додаткових витрат, наприклад, за простій вагонів, тощо;
- утримувати конкурентоздатні тарифи на залізничні перевезення і при цьому брати за основу загальну вартість перевезення від станції відправки до станції призначення, а не просто надавати цінову пропозицію на перевезення залізничними мережами України.
- мати в наявності вагони для перевезення транзитних вантажів;
- спростити процедури прикордонного контролю для транзитного вантажу, особливо на морських та залізничних пунктах перетину кордону; та
- ліквідувати всі несанкціоновані збори та виплати, що стягуються з транзитного вантажу.