

И. Е. ЛЕВИЦКИЙ (Одесская дорога), Р. Г. КОРОБЬЕВА, Н. В. РУДЕНКО (Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна)

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ОДЕССКОМ РЕГИОНЕ

В статті наведено аналіз роботи морських торговельних портів, викладено сучасні тенденції розвитку контейнерних перевезень морським і залізничним транспортом України. Розглянуто основні перспективи розвитку контейнерних перевезень в Одеському регіоні.

Ключові слова: контейнер, перевезення, морський порт, залізничний транспорт.

В статье приведен анализ работы морских торговых портов, изложены современные тенденции развития контейнерных перевозок морским и железнодорожным транспортом Украины. Рассмотрены основные перспективы развития контейнерных перевозок в Одесском регионе.

Ключевые слова: контейнер, перевозка, морской порт, железнодорожный транспорт.

The paper presents an analysis of the commercial sea ports, describes the modern trends of container transport by sea and railway transport of Ukraine. The main prospects of container traffic in the Odessa region.

Key words: container, transportation, seaport, rail.

Транзитные перевозки являются важным источником валютных поступлений государства. Через транспортную сеть Украины перевозятся грузы и пассажиры в направлениях Запад-Восток, Север-Юг. Транспортная система Украины имеет сложную структуру и представляет собой совокупность всех видов транспорта, объединенных между собой транспортными сетями и узлами, каждая из которых состоит из основных элементов: инфраструктуры, транспортных средств и управления. Железные дороги Украины непосредственно взаимодействуют с железными дорогами Российской Федерации, Беларуси, Молдовы, Польши, Словакии, Венгрии и Румынии через 56 пунктов перехода границы и с 18 морскими портами Черного и Азовского морей. Кроме того, перевозки осуществляются через 4 паромные переправы: Ильичевск – Варна (Болгария), Ильичевск – Поти (Грузия) – Батуми, Крым – Кавказ (Россия), Керчь (Украина) – Поти (Грузия).

Для более качественной работы Украинских железных дорог с железными дорогами стран Европы и Азии (возможности международных перевозок грузов в Украине использованы сегодня лишь на 70 %), и упрощения контроля грузов на границах, Украина присоединилась к ряду Международных конвенций в области железнодорожного транспорта. В области грузовых железнодорожных перевозок применяются две системы международного права:

– Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС, вступило в действие 1 ноября 1951 г.). СМГС является

базовым юридическим документом единой системы железнодорожных перевозок Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), куда в настоящее время входят 27 стран, в том числе Казахстан, шесть железных дорожнонаблюдателей и более 30 присоединенных предприятий евразийского континента;

– Единые правовые предписания к Договору о международных железнодорожных перевозках грузов (ЦИМ, с 1 января 1893 г.) – приложение к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). КОТИФ – документ Организации международного железнодорожного транспорта (ОТИФ) регулирующий перевозки пассажиров и грузов, а также устанавливающий основные принципы допуска вагонов и инфраструктуры к перевозочному процессу в европейских странах. Участниками Конвенции являются 44 страны Европейского Союза, Африки и Азии, в том числе Россия, Украина, Киргизия, входящие в ОСЖД.

Украина, благодаря своему географическому положению, напрямую заинтересована в сближении двух транспортных прав, создании и внедрению в практику единого транспортного правового документа ЦИМ/СМГС, представляющего собой синтез накладных ЦИМ и СМГС. С начала 2007 года начаты систематические перевозки по накладной ЦИМ/СМГС в направлении Европа-Азия. Использование накладной ЦИМ/СМГС приобретает особенное значение при перевозках в те страны, железные дороги которых не являются участниками СМГС (Словакия, Румыния).

Внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в Украине позволило:

- осуществлять международные железнодорожные грузовые перевозки между странами СМГС и КОТИФ без переоформления перевозочных документов, что исключает ошибки при переоформлении документов;

- применять накладную в качестве таможенного документа, что существенно сокращает время прохождения грузов через государственную границу и снижает финансовые расходы;

- исключить дополнительные операции по оформлению документов на границе сокращается срок доставки груза;

- регулировать претензии между отправителем, получателем и перевозчиком. В настоящее время разработан бланк коммерческого акта ЦИМ/СМГС;

- активное применение унифицированной накладной существенно повышает эффективность товарооборота.

Одним из первостепенных технологических решений, для улучшения условий способствующих стимулированию транзита, является внедрение электронного документооборота. С целью сотрудничества в этом направлении заключены Соглашения об информационном обмене электронными перевозочными документами в международном сообщении с ОАО «Российские железные дороги», Белорусской железной дорогой, ЗАО «МАН КАРГО» (Венгрия), ЗССК «КАРГО» (Словакия), ПКП «КАРГО» (Польша) и трехстороннее между ОАО «РЖД», Узкзализныцею и АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» [1].

Перспективной для применения накладной ЦИМ/СМГС является перевозка грузов в контейнерах. При опытной перевозке, за счет ее применения, время следования контейнерного поезда было сокращено более чем на сутки [2]. Узкзализныцей организовано 14 контейнерных поездов и один поезда комбинированного транспорта в направлении международных транспортных коридоров, а также территорией Украины. Из них 5 контейнерных и комбинированный поезда стартуют на Одесской дороге.

Одесская железная дорога – важная составляющая единой транспортной системы Украины. На ее долю приходится почти 20 % грузооборота, более 16 % пассажирооборота железных дорог страны [3]. Главной особенностью дороги, является одновременно ее приморское

и пограничное положение. В регионе Одесской железной дороги расположены большие морские и речные порты, тем самым, обеспечивая внешние транспортно-экономические связи с более чем 70 странами мира.

На четыре основных порта Украины – Одесса-Порт, порт Южный, Ильичевск и торговый порт Мариуполь – приходится около 70 % грузооборота всех морских портов Украины. Абсолютное первенство (30 % общего объема) принадлежит Одесскому порту [4].

Порты Украины строились для обслуживания не только украинских, но и российских грузопотоков. Суммарные перевалочные мощности морских торговых портов Украины превышают существующий объем перегрузочных работ и имеют резерв. Несмотря на это, большинство ключевых портов Украины нуждаются в реконструкции и развитии, поскольку имеется излишек перевалочных мощностей по грузопотокам, которых или совсем нет, или они значительно снизились за последние годы. Не используются приграничные терминалы с крытыми складами, имеющие многочисленный персонал и перегрузочную технику, предназначенные для тарно-штучных грузов, которые сейчас транспортируются исключительно в контейнерах.

Использование контейнеров позволяет экономить на упаковке, погрузочно-разгрузочных и складских операциях, повышает сохранность грузов. Контейнерные перевозки являются одним из самых безопасных и удобных способов доставки грузов различной номенклатуры: прокат чёрных металлов, руда, каучук, циркониевые концентраты, мраморные изделия, спирт коньячный и др. Развитие контейнерных перевозок позволяет экономить как на прямых, так и на сопутствующих транспортных затратах.

Темпы роста международных контейнерных перевозок заметно опережают средние темпы роста общей массы грузов и составляют в среднем от 8 до 10 % в год. На Одесской железной дороге за 10 месяцев 2012 года было погружено 29064 контейнера, что составляет 108,5 % по отношению к плану и 118,3 % по отношению к погрузке контейнеров за аналогичный период 2011 года. Из них погрузка крупнотоннажных контейнеров составляет 28969 контейнеров (99,6 %).

В портах Одесского региона погружено 25101 контейнер, что составляет 112,3 % по отношению к аналогичному периоду 2011 года

и 86,4 % (это в основном на припортовых станциях Ильичёвск и Одесса–Порт) от общей погрузки по дороге.

Доход Одесского международного транспортного порта от перевалки контейнеров составляет 34 % (0,6 млрд. грн) от общего дохода порта (1,75 млрд. грн). В то же время доля обработанных контейнерных грузов в натуральных показателях (тоннах) составляет лишь 15 % от общего грузооборота порта.

За 10 месяцев 2012 года на Одесской дороге было выгружено 25318 контейнеров, что составляет 111 % по отношению к плану и 99,7 % по отношению к аналогичному периоду про-

шлого года. Выгрузка контейнеров, как и погрузка, в основном осуществляются в портах, и составляет 79 % от общей выгрузки по Одесской дороге. Объёмы перевозок среднетоннажных контейнеров уменьшаются с каждым годом. Так за 10 месяцев 2012 года погружено всего 100 контейнеров, что на 96 контейнеров меньше чем за аналогичный период прошлого года.

Контейнерными поездами за 10 месяцев 2012 года было отправлено 11121 контейнер, что на 1453 контейнера больше чем за 10 месяцев 2011 года (см. табл. 1).

Таблица 1

Количество контейнеров отправленных контейнерными поездами в Одесском регионе

Название поезда и маршрут следования	за 10 мес. 2012 г.	за 10 мес. 2011 г.	в % к 2011
Хрещатик Одесса-Порт/Ильичевск – Дарница	2980	2706	110,1 %
Днепровец Одесса-Порт/Ильичевск – Днепропетровск-Лиски	3443	3243	106,2 %
Ника Никополь – Ильичевск – Никополь	460	441	104,3 %
Подолье Ильичевск/Одеса – Хмельницкий	910	1249	72,9 %
Одесса Одесса-Порт/Ильичевск – Москва (Россия)	1790	1387	129,1 %

Поездом комбинированного транспорта «Викинг», курсирующего с февраля 2003 г. и в 2012 г. начавшего курсировать регулярно по установленному графику движения, за 11 месяцев 2012 года с припортовых станций Одесской дороги (Одесса-Порт, Ильичёвск, Ильичёвск-Паромная) и Одесса-Лиски было отправлено 1770 контейнеров (3002 в усл. ед.) 1484 вагонов, что в 2,5 раза больше чем за аналогичный период прошлого года. На текущий момент, контейнера, в основном, идут назначением на станции Беларуси и единично на Литву.

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

Транзитные контейнерные перевозки по железным дорогам Украины нельзя рассматривать изолированно от развития морских портов и их специализированных терминалов. Главными проблемами, ограничивающими возможности портов и существенно снижающими эффектив-

ность их деятельности, продолжают оставаться:

- недостаточное развитие сухопутных транспортных подъездов к портовым терминалам со стороны основных железнодорожных и автомобильных магистралей;

- переключение грузопотоков между черноморскими и балтийскими странами на сухопутные железнодорожные пути.

В условиях усиления международного разделения труда возникает необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, особенно для грузов, которые целесообразно перевозить в контейнерах. Несмотря на более низкий тариф на перевозку железными дорогами, в 90-х годов XX-го столетия, железнодорожный транспорт, в конкурентной борьбе, отдал значительный сегмент рынка перевозки контейнеров автомобильному, поскольку перевозки по железной дороге уступают автотранспорту при расчёте стоимости «от двери до двери».

Наличие жёсткой конкуренции со стороны других видов транспорта (автомобильного при перевозках на расстояния до 1000 – 1500 км и морского при перевозках на дальние расстояния), а также неполное использование произ-

водственных мощностей железнодорожного транспорта требуют повышения качества управления перевозками и модернизации используемых технических средств. К основным проблемам также можно отнести относительно невысокая маршрутная скорость, низкая ценовая конкурентоспособность перевозок контейнеров на малых и средних расстояниях, недостаточный ассортимент и качество сервиса и экспедиторских услуг.

Для решения этих проблем необходимо выработать меры по обеспечению повышения экономической эффективности работы железнодорожной транспортной системы, а именно:

- совершенствование тарифной политики на транспорте;
- упрощение механизмов контроля в пунктах пропуска через государственную границу;
- поощрение транзитных грузоперевозок.

По прогнозным оценкам контейнерооборот всех портов и терминалов мира в 2015 году может увеличиться на 30 % по сравнению с

2010 годом, а в 2020 году – на 75 %. От слаженной работы железных дорог и морских портов зависит конечный результат – выполнение планов перевозок и полное удовлетворение грузовладельцев в транспортировании грузов.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Официальный веб-сайт Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) [Электронный ресурс] : Режим доступа – http://osjd.org/statico/public/osjd?STRUCTURE_ID=4
2. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс] : Режим доступа – <http://www.uz.gov.ua>.
3. Офіційний веб-сайт Одеської залізниці [Електронний ресурс] : Режим доступа – <http://odz.gov.ua>
4. Перспективы развития ведущих морских портов Украины [Электронный ресурс] : Режим доступа – <http://portsukraine.com/node/1187>

Поступила в редколлегию 25.11.2012.

Принята к печати 27.11.2012.