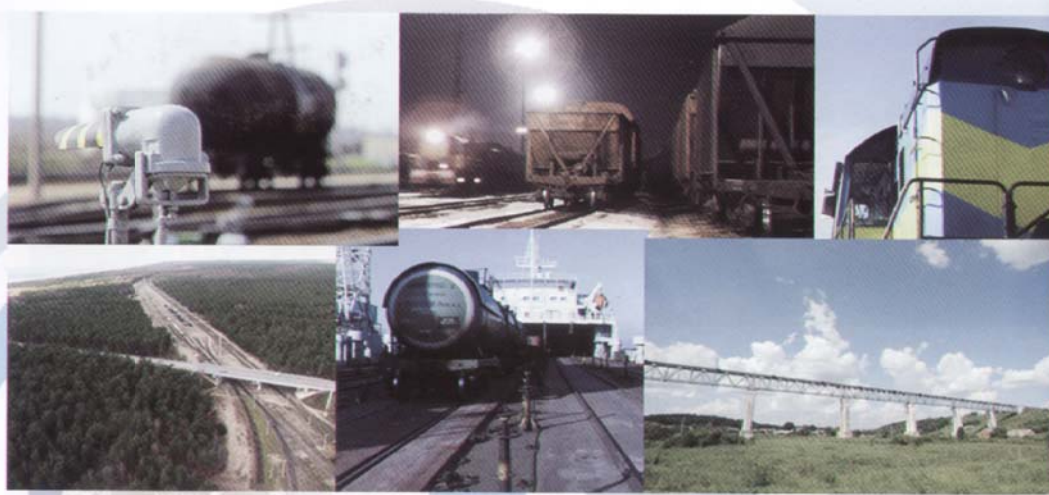




ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ПОЕЗДА КОМБИНИРОВАННОГО ТРАНСПОРТА «ВИКИНГ»

Презентацию проекта ведет начальник службы по маркетингу Дирекции грузовых перевозок АО «Литовские железные дороги» Владас Амброзявичус

Уважаемые дамы и господа!

Разрешите поблагодарить организаторов телемоста «Транспортный коридор Черное - Балтийское моря» за предоставленную возможность выступить с презентацией Литовских железных дорог, а также проекта контейнерного поезда «Викинг».

В 2008 г. железнодорожным транспортом Литвы было перевезено 55 млн. тонн грузов. Этот год стал самым удачным за весь период самостоятельной деятельности Литовских железных дорог.

В период мирового экономического кризиса, в 2009 году, произошло снижение перевозок до 43 млн. тонн. А уже в 2010 году намечился значительный рост грузовых перевозок. Так, в январе-марте прошлого года перевозки грузов выросли приблизительно на 20% по сравнению с результатами аналогичного периода 2009 года.

По железным дорогам Литвы перевозится более 40% всех грузов. Это довольно высокий показатель по сравнению с другими странами Европейского союза, в которых железнодорожные перевозки не составляют и 10%.

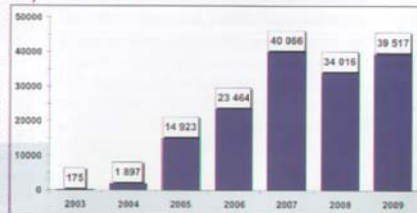
На Литовских железных дорогах эксплуатируется современный парк локомотивов, который состоит из: 34-х новых локомотивов «Siemens»; 54-х модернизированных локомотивов; 21-го модернизированного маневрового локомотива.

Запланировано дальнейшее их обновление. Осуществляется программа приобретения и модернизации грузовых вагонов.

В последние годы большое внимание уделяется модернизации железнодорожной инфраструктуры Литовских железных дорог, которая ведется в нескольких направлениях: удлинение станционных путей до 1050 м, что позволит принимать грузовые поезда весом до 6000 тонн; развитие Клайпедского железнодорожного узла, которое позволит значительно повысить пропускную способность при перевозке грузов через Клайпедский порт; внедрение современных информационных технологий, обеспечивающих безопасность движения.



Маршрут поезда комбинированного транспорта «Викинг»



Динамика объемов транспортировки контейнеров, TEU

Хорошие результаты железных дорог Литвы достигнуты благодаря тесному сотрудничеству с Клайпедским портом. Клайпедский порт — это самый северный незамерзающий порт на Восточном побережье Балтийского моря, самый важный и крупный транспортный центр Литовской Республики, в котором соединяются морские и сухопутные пути в направлениях Востока и Запада. Годовая мощность порта достигает 50 миллионов тонн различных грузов.

Итак, поезд комбинированного транспорта «Викинг» является совместным проектом железных дорог Литвы, Беларуси и Украины, портовых компаний Клайпедского, Одесского и Ильичевского портов, а также операторов данного поезда.

Проект поезда «Викинг» стартовал в 2003 году, и сразу стал своеобразным звеном, соединившим регионы Балтийского и Черного морей.

«Викинг» предназначен для транспортировки 20, 40 и 45 футовых универсальных и специализированных контейнеров, полувагонов и автопоездов.

Контейнеры, перевозимые поездом «Викинг», могут быть погружены или выгружены не только в портах Клайпеды, Ильичевска и Одессы (Украина), но и на железнодорожных станциях Литвы, Беларуси и Украины, находящихся по маршруту следования поезда.

Общая протяженность всего маршрута составляет 1734 км. Весь маршрут следования преодолевается за 54 часа.

Динамичное развитие перевозок контейнеров поездом «Викинг» в 2003-2007 гг. и в первой половине 2008 г. определялось, прежде всего, хорошим качеством предоставляемых услуг, ростом известности бренда «Викинг» как эффективного и конкурентоспособного продукта и, конечно же, высокими темпами роста экономики стран и расширением объемов внешней торговли.

Спад мировой экономики, начавшийся с осени 2008 г. под воздействием финансового кризиса, несколько изменил сложившиеся тенденции развития контейнерных перевозок. Прямым следствием кризиса стало сокращение в 4 квартале 2008 г. спроса на товары на мировых рынках, что соответственно повлияло на снижение грузооборота контейнерным поездом «Викинг». В 2008 году по сравнению с 2007 г. объемы транспортировки контейнеров уменьшились на 6 тыс. TEU.

Однако уже в 2009 году наметился рост перевозимых грузов поездом «Викинг» и достигнуты докризисные результаты 2007 года.

Какие же основные преимущества транспортировки грузов поездом «Викинг»? Прежде всего, это конкурентоспособные тарифы. Железнодорожные тарифы, установленные на территориях трех стран-участниц проекта, на 20-30 процентов ниже по сравнению с другими видами перевозок, что позволяет эффективно конкурировать с автомобильным транспортом.

Предоставляемые операторскими компаниями дополнительные услуги позволяют обеспечить клиентам прямую доставку грузов «от двери до двери».

Транспортировка контейнеров поездом «Викинг», следующий практически без остановок по пути следования, позволяет достичь высокого уровня сохранности грузов.

Очень важными факторами являются быстрое пересечение границ, упрощенная процедура прохождения таможенного контроля на границах. Так, на пересечение границы Литвы и Беларуси уходит лишь 30 минут. Таких результатов позволило достичь успешное сотрудничество с таможенными и пограничными структурами, внедрение новых перспективных информационных систем.

И конечно же — экологический вид транспортировки.

Дальнейшее развитие проекта поезда «Викинг», на наш взгляд, должно проходить по следующим направлениям:

1. Улучшение предоставления существующих услуг. В первую очередь — полное обеспечение подвижным составом, что позволит клиентам быть уверенными в 100-процентной доставке предоставляемого к перевозке груза. Второе — это стремление к организации курсирования поезда строго по графику, что позволит клиенту не только четко планировать свою дальнейшую деятельность, но и, по возможности, отказаться от дополнительных складских площадок, необходимых для беспереывного производства в случае нерегулярной доставки продукции. Третье — повышение качества дополнительных услуг, связанных со склад-

ированием грузов, оформлением документации и, конечно же, с доставкой груза «от двери до двери».

2. Предоставление клиенту полной информации о местонахождении контейнеров во время их следования поездом «Викинг».

3. Следующая немаловажная составляющая в успешном развитии проекта — реклама. Несмотря на уже довольно высокую известность бренда поезда «Викинг», необходима более агрессивная стратегия по продвижению проекта поезда «Викинг» на новых и не менее перспективных рынках. В первую очередь, это участие во всевозможных международных транспортных мероприятиях в Скандинавских странах, Германии и Дании, говоря о регионе Балтийского моря, а также в Турции, Грузии, Болгарии и других странах, находящихся в регионе Черного моря. Во-вторых, необходимо налажи-



Номинация лучшего интермодального проекта в 2009 году

вать прямые контакты с конкретными грузоотправителями и грузополучателями, ведущими свою деятельность в упомянутых странах.

Весьма значительным шагом в репрезентации данного проекта для более широкого круга клиентов должно стать международное признание проекта контейнерного поезда «Викинг». Проекту «Викинг» была вручена номинация лучшего интермодального проекта 2009 года. Учредителем номинации стала Европейская интермодальная ассоциация.

И третье, это собственно не только репрезентация, но и сам выход поезда «Викинг» на новые рынки. Здесь бы хотелось несколько остановиться и более подробно рассмотреть возможные направления расширения международных рынков поезда «Викинг».

Рассматривая возможности расширения географии поезда «Викинг» в регионе Балтийского моря на первый план выходят рын-

ки Скандинавских стран — Швеции, Финляндии и Норвегии. Между Клайпедским портом и портами упомянутых стран действуют хорошо развитые морские линии, поэтому уже сейчас контейнерный поезд «Викинг» может стать успешным инструментом для перевозки грузов между Скандинавией и странами Черноморского региона.

Немаловажным продолжением маршрута поезда «Викинг» может стать и высокими темпами развиваемый транспортный коридор EAST-WEST, который создаст возможности к выходу на рынки таких государств как Швеция, Дания, Голландия и других стран, находящихся на севере Западной Европы.

Не стоит забывать и о возможности присоединения к поезду «Викинг» контейнерных потоков, следующих из Латвии и Эстонии. Контейнеры данного направления в состав поезда «Викинг» могут быть включены на станции Радвилишкис в Литве и далее следовать по маршруту поезда в Беларусь, Украину и другие страны Черноморского региона.

Огромным потенциалом по увеличению грузовой базы контейнерного поезда «Викинг» обладают страны региона Черного моря. Порты Одессы и Ильичевска должны стать воротами для грузов стран Турции, Болгарии, Грузии и др. Также существует возможность дополнения маршрута поезда «Викинг» транспортным коридором ТРАСЕКА, что откроет выход на рынки таких стран, как Азербайджан, Казахстан, Китай и т.д.

Важным фактором к увеличению загрузки поезда «Викинг» должно стать создание общественных логистических центров в Литве, расположенных на перекрестках транспортных коридоров, где будут консолидироваться грузы, перевозимые различными видами транспорта по различным направлениям.

Планируется создать три таких центра: в Клайпедском, Каунасе и Вильнюсе. Следует отметить, что ответственными за создание каунасского и вильнюсского общественных логистических центров являются Литовские железные дороги. В Клайпедском центре обязательна возложена на Дирекцию Клайпедского государственного морского порта.

Немаловажным толчком в расширении рынка контейнерного поезда «Викинг» может стать внедрение единой накладной ЦИМ/СМГС, что позволит значительно сократить сроки доставки контейнеров, которые могут быть включены в состав поезда при их следовании из Германии паромной переправой Мукран-Клайпеды, из Западной Европы через погранпереход Шяштокай на польско-литовской границе, через погранпереход Брест на польско-белорусской границе, а также в направлении таких перспективных стран, как Болгария и Турция, находящихся в черноморском регионе.

Пользуясь случаем, хотим еще раз поблагодарить всех участников проекта контейнерного поезда «Викинг» за вклад, вносимый в успешное развитие перевозок грузов данным поездом. Надеемся на дальнейшее благоприятное сотрудничество.

Спасибо за внимание.

LIETUVOS GELEŽINKELIAI



РАЗВИТИЕ ПРОЕКТА «ВИКИНГ» — ВЫХОД НА НОВЫЕ РЫНКИ

Украинские и литовские транспортники намерены продлить путь поезда комбинированного транспорта «Викинг», соединяющий регионы Черного и Балтийского морей, расширить спектр услуг и сделать этот маршрут более эффективным



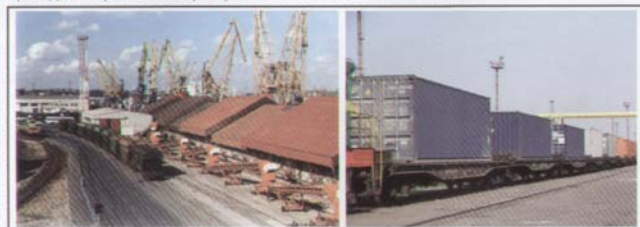
Об этом шел разговор на телемосте: «Транспортный коридор Черное–Балтийское море». Организаторами выступили Посольство Республики Литвы в Украине совместно с Одесской региональной торговле-промышленной палатой (ОРТПП) при поддержке администрации Литовских железных дорог, оператора поезда «Викинг» — ЗАО «ПЛАСКЕ». В телеконференции участвовали представители министерств иностранных дел обеих стран. Литву представляли — советник премьер-министра, советник министра транспорта, представители Клайпедского морского порта, АО Литовской железной дороги, Ассоциации стивидорных компаний Литвы, Ассоциации экспедиторов Литвы «ЛИНЕКА» и др. От Украины в дискуссии принимали участие представители Одесской облгосадминистрации, ГП «УКРЗАЛИЗНИЦЯ», морских торговых портов Одессы и Ильичевска, Ассоциации портов Украины, УГЦТС «Лиски», ЗАО «ПЛАСКЕ», Одесской железной дороги и др.

Как известно, между Украиной и Литвой подписан ряд межправительственных соглашений о развитии сотрудничества в транспортной отрасли. О том, что международный контейнерный поезд «Викинг» (маршрут Одесса (Ильичевск)—Киев—Минск—Клайпеда и обратно) открывает хорошие возможности для расширения грузовых перевозок между Балтийским и Черноморским регионами, говорили на встрече, состоявшейся осенью прошлого года. Президент Украины Виктор Янукович и его

коллега из Литвы Даля Грибаускайте. Вот и выступающие на телемосте подчеркнули важность «Викинга» для развития между-народной торговли и транспортного сообщения между странами.

Вице-президент Ассоциации портов Украины, советник президента ЗАО «Пласке» Василий Зубков подчеркнул, что, начиная с 2004 года, несмотря на некоторые сбои из-за кризиса, достигнут устойчивый рост объемов перевозок контейнерными поездами. Прозвучала и такая интересная информация: в 2010 году рост экспорта из Литвы в Украину составил 68%, чему содействовал и «Викинг». Литовские коллеги напомнили о том, что комиссия Европейского Союза по транспорту признала поезд комбинированного транспорта «Викинг» лучшим европейским проектом 2009 года по перевозке грузов. Еврокомиссия отметила эффективность участников проекта Украины, Беларуси и Литвы, которые были удостоены такой почетной награды. Сейчас в Европе очень много контейнерных и контейнерных маршрутов, однако, еврокомиссары обратили внимание именно на восточно-европейский «Викинг», подчеркнув результативность и регулярность его рейсов.

Данный проект, как подчеркивали выступающие, позволяет объединять все типы транспорта, складскую логистику и инфраструктуру, а также дает возможность доставить груз «от дверей до дверей», не прибегая к его перегрузке из одной транспортировочной тары в другую, а предполагает использование контейнера или другой интермодальной единицы для транспортировки.



Особенностью настоящего проекта является создание прозрачных отношений для формирования здоровой конкурентной среды. Соединение портов Черного и Балтийского морей с выходом на Финляндию, Данию, Норвегию и Швецию — удачный вариант одновременного развития не только традиционных направлений Восток–Запад, но и Север–Юг с выходом на Болгарию, Турцию, Армению, Азербайджан, Грузию и другие страны. Заинтересованность в проекте, как сообщил один из участников телемоста, выразили и предприниматели из Египта, а это уже совершенно новый сегмент рынка, создающий огромный потенциал для развития проекта, ведь Египет является своеобразными «воротами» африканского континента.

Однако больше всего участников телемоста волновало то, что потенциал «Викинга» реализован далеко не полностью. Все высказавшиеся были единодушны в том, что для «Викинга» нужны новые грузопотоки. И в этом направлении работа ведется и в Литве, и в Украине. Так, сегодня, как отметил Василий Зубков, у Украины с Турцией имеются два межправительственных соглашения о развитии сотрудничества в сфере экономики, которые затрагивают и вопросы транспорта, ведутся переговоры с другими странами.

Многое делает для развития сотрудничества с турецкими бизнес-структурами Одесская региональная торговле-промышленная палата. Об этом рассказал на телемосте первый вице-президент ОРТПП Владимир Шмарко. В частности, остановился на вопросе внедрения электронной сертификации товаров, есть положительные сдвиги.

Директор по маркетингу и развитию СК «Укрферри» Роман Моргенштерн подчеркнул важность привлечения грузов для паромов. Он также обратил внимание на высокую конкуренцию в транспортных перевозках. Для украинских перевозчиков ее в первую очередь составляют российская железная дорога и российские порты. Потому для формирования логистической системы нужно использовать передовые технологии. По мнению

Романа Моргенштерна, возможно, стоит обратить внимание на двухъярусную загрузку поездов.

Генеральный директор ЗАО «Пласке» Артем Хачатурян предложил создать виртуальный торговый портал, что одобрили все участники телемоста.

Их также заинтересовал опыт клайпедских портовиков, внедривших технологию информационной системы обмена данными между портовыми предприятиями и государственными службами (KIPIS), которая позволила значительно ускорить движение грузов через Клайпедский морской порт, повысив его привлекательность и конкурентоспособность. Тут же на телеконференции была достигнута договоренность об изучении этого опыта одесситами. Кстати, грузооборот Клайпедского порта в прошлом году достиг рекордного показателя — больше 30 млн. тонн грузов. Порт готов принимать суда с осадкой до 14 метров. В Клайпедском порту созданы благоприятные условия для инвестиций.

На телеконференции был продемонстрирован фильм, подготовленный литовскими таможенниками совместно с украинскими транспортниками о пилотном проекте электронного таможенного декларирования. Пришлось с сожалением констатировать: украинская сторона пока технически не готова в полном объеме внедрять это новшество, в Украине еще слабо развит электронный документооборот.

Литовские таможенники готовы помочь в создании «бесбумажной таможни». Да собственно уже помогают. Об этом говорил в своем выступлении представитель Литовской таможни Виталис Алишаускас. Он также напомнил о некоторых изменениях в таможенных правилах Евросоюза. В частности, о предоставлении информации о грузе за два часа до прибытия на территорию ЕС. Информацию должны предоставлять перевозчики или таможенные брокеры. Литовцы хорошо к этому подготовились. А их украинские коллеги? Польша с 1 июля этого года вводит новую систему оплаты дорог, это скажется на транзите. По мнению выступающего актуальность «Викинга» по-



высится. Это уже сегодня надо учитывать при разработке логистической цепочки.

Упрощению таможенных процедур было посвящено выступление зам. начальника таможенного поста порта Ильичевск Алексея Орлова. С интересом восприняли участники телемоста информацию заместителя начальника украинской таможни Павла Кашко. Он рассказал о планах реорганизации украинской таможни в соответствии с программой Президента Украины «Лидер к людям». Приоритетным направлением работы таможенников станут задачи, направленные на то, чтобы не только не допустить контрабанды, собрать таможенные сборы, а и помочь людям заработать деньги.

Еще одной важной темой телемоста стала тарифная политика. Многие из выступающих подчеркнули, что одной из причин высокой востребованности «Викинга» являются прежние договоренности, позволившие транспортникам трех стран — Литвы, Белоруссии и Украины — договориться о создании конкурентоспособных тарифов, которые смогли забрать часть контейнерных с автомобильного на железнодорожный транспорт. Но вопрос о том, чтобы тарифная политика была более гибкой, по-прежнему актуален.

На телемосте принято решение провести 27-28 мая в Одессе встречу членов Ассоциации «EAST-WEST» с участием всех заинтересованных стран, в частности, стран Балтийского и Черноморского бассейнов и стран Закавказья, Сирии и Ирана; организовать координационную группу этой встречи; открыть Интернет-портал; продолжить работу по обмену опытом между портовиками Клайпеды и Одессы и др.

Словом, телемост стал отправной точкой в диалоге бизнеса и властей, направленном на решение конкретных задач, выработку совместных усилий ради максимальной выгоды для всех участников, действующих в логистической цепочке «Викинга».

Лариса БУЛЛО.

НОВЫЕ ПОДХОДЫ В СОЗДАНИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОДУКТОВ

В Одессе состоялся телемост для представителей бизнес-структур Одесской области и Литвы на тему: «Транспортный коридор Черное – Балтийское море». Организаторами выступили Посольство Республики Литвы в Украине совместно с Одесской региональной торгово-промышленной палатой (ОРТПП) при поддержке представителя Литовских железных дорог в Украине и оператора поезда «Викинг» – АО «ПЛАСКЕ».



В телеконференции приняли участие представители министерств иностранных дел обеих стран. Литву представляли советник премьер-министра, советник министра транспорта, руководители Клайпедского морского порта, АО Литовской железной дороги, таможни, Ассоциация стивидорных компаний Литвы, Ассоциация экспедиторов Литвы «ЛИНЕКА» и др. От Украины в дискуссии принимали участие представители Одесской облгосадминистрации, таможни, ГП «УКРЗАЛИЗНИЦЯ», Укрморпорта, морских торговых портов Одессы и Ильичевска, УГЦТС «Лиски», АО «ПЛАСКЕ», Одесской железной дороги и др.

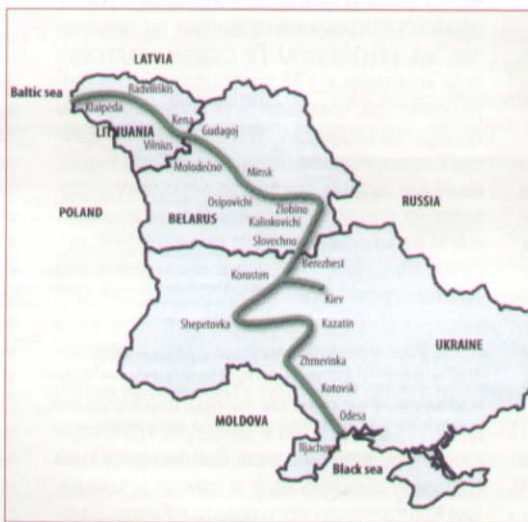
«Данный телемост очень важен в соединении двух торговых зон Балтийских и Черноморских стран, — отмечает президент АО «ПЛАСКЕ» Олег Платонов. — Грузопоток наших соседей обходит Украину и Литву автомобильным транспортом и по морю отчасти из-за непривлекательности маршрутов, и других объективных и субъективных факторов. И наша задача — сделать все для того, чтобы такие телемосты стали отправной точкой в диалоге бизнеса и властей на уровне решения конкретных вопросов».

«Обе стороны заинтересованы в продолжении активного функционирования комбинированного поезда «Викинг» по маршруту Ильичевск (Одесса) — Клайпеда — Ильичевск (Одесса), — говорит представитель Литовской таможни Виталис Алишаускас. — В настоящее время усилия направлены на наращивание объемов перевозок и изучение возможностей расширения их географии, как в сторону стран северной Европы, так и в сторону Кавказа, Средней Азии и Турции».

Особенностью настоящего проекта является создание прозрачных отношений для формирования здоровой конкурентной среды. Соединение портов Черного и Балтийского морей с выходом на Финляндию, Данию, Норвегию, и Швецию — удачный вариант одновременного развития не только традици-

онных направлений Восток—Запад, но и Север—Юг.

Во время телеконференции было принято решение о выработке в ближайшее время плана действий по итогам телемоста. Уже сейчас достигнуты договоренности об обмене опытом между морскими портами. Клайпедский морской порт готов поделиться с портами Большой Одессы новыми модулями, оптимизацией процессов и обновленной технологией информационной системы обмена данными между портовыми предприятиями и государственными службами (KIPIS), которая позволила значительно ускорить движение грузов через Клайпедский морской порт и повысить его привлекательность и конкурентоспособность.



Маршрут поезда «Викинг»

В прошлом году по территории Литовской Республики комбинированным поездом «Викинг» было перевезено 41 804 TEU, что на 5,8 %, больше чем в 2009 году. Грузопоток контейнеров из Литвы увеличился на 8,7% (увеличение перевозок Литва-Украина составляет 7,1 %, Литва-Беларусь — 8,8 %, Беларусь-Литва — 2,8 %).

По территории Белоруссии в 2010 году в составе поезда «Викинг» Белорусской железной дорогой перевезено 44 849 TEU или 100,7 % к аналогичному периоду 2009 года. За 2 месяца нынешнего года по оперативным

данным в составе поезда «Викинг» Белорусской железной дорогой перевезено 3652 TEU, что на 11,8% больше, чем за аналогичный период 2010 года. Перевозка автопоездов в прошлом и нынешнем году не осуществлялась.

В 2010 году в составе поезда «Викинг» украинскими железными дорогами перевезено 4 083 TEU, что на 32 % меньше, чем в 2009 году. За 2 месяца нынешнего года в составе поезда «Викинг» перевезено 468 TEU, что на 61 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Перевозка автопоездов в прошлом и нынешнем году не осуществлялась.

Кабинет министров Украины уже выступил с инициативой значительного упрощения таможенных процедур для поезда комбинированного транспорта «Викинг». Решение было озвучено премьер-министром Украины Николаем Азаровым в ходе официальных переговоров в Киеве с руководителем Организации безопасности и сотрудничества в Европе, министром иностранных дел Литовской Республики Аудруносом Ажубалисом.

«Правительство специально поручит нашим таможенникам значительно упростить таможенные процедуры для поезда «Викинг». Нам выгодно, чтобы этот маршрут заработал на полную мощность», — приводит пресс-служба Кабинета Украины заявление премьера, сделанное в ходе переговоров.

Как указал глава украинского правительства, Украина и Литва прилагают совместные усилия по привлечению к проекту «Викинг» новых участников в лице Сирии, Ирана и Турции. Этому в частности способствует и межправительственное Соглашение об организации международного прямого грузового железнодорожно-паромного сообщения, подписанное в январе 2011 года.

В феврале прошел ряд мероприятий направленных на продвижение транспортных коридоров, которые проходят по территории Турции и Украины. Среди мероприятий: рабочая встреча под названием «Украинские транспортные коридоры: Север—Юг и Вос-

ток—Запад», переговоры с руководством порта Самсун, турецкими железными дорогами, Ассоциацией международных перевозчиков (UND), Ассоциацией производителей услуг по международным перевозкам и логистике (UTIKAD), комитетом внешнеэкономических связей Турции (DEIK), Советом экспортеров Турции (TIM) и встреча с частными компаниями, среди которых «UPM transportation», и компания по обеспечению морских паромных переправ (RoRo) и др., а также технические визиты в порты Самсун и Yesilyurt. Организатором деловой поездки выступило Генеральное консульство Украины в Турции и Региональное представительство Украинского национального комитета Международной торговой палаты.

В результате переговоров с руководством порта Самсун, «UPM transportation» и турецкими железными дорогами достигнуто взаимопонимание о необходимости создания нового железнодорожно-паромного сообщения между портами Ильичевск и Самсун. Украину в переговорном процессе представляла организация АО «ПЛАСКЕ», которая и выступила инициатором открытия новой паромной линии. По словам президента АО «ПЛАСКЕ» Олега Платонова, грузопассажирская паромная линия Ильичевск — Самсун (Турция) — Ильичевск существовала с 1997 года, но отмерено ей было всего 4 года. Среди основных причин закрытия линии стала затяжная процедура осуществления формальностей при пересечении границы.

«Сегодня, помимо технического визита в порт Самсун, — отмечает Олег Платонов, — мы обсуждали оформление накладных путем ЦИМ/СМГС и включения железнодорожного пути между станцией Ильичевск-Паромная и паромным комплексом Ильичевска протяженностью 6,7 км в список железнодорожных путей в соответствии с Соглашением о международных железнодорожных перевозках COTIF. Также учитывая растущие перевозки иранских грузов, АО «ПЛАСКЕ» подготовила проекты по развитию сообщения Самсун-Ильичевск в направлении Польши, Германии, Балтийского региона, России».

В 2010 году порт Самсун был передан на 36 лет в аренду компании Seungroup. В настоящий момент порт активно модернизируется. По словам начальника порта Самсун Бедир Йилдирим, сейчас активно ведется строительство новых складов, закупка новых кранов и создана большая площадка для автомобилей. У Самсуна огромный потенциал по обработке судов Ro-Ro, порт принимает их по причальной линии протяженностью 760 м в любом месте.

«В настоящий момент основными грузами являются: железная руда, зерно, лес, грузовые автомобили самоходом, упакованные грузы. И у нас есть все возможности для обработки груза, как из Европы, так и из Азии, — отмечает Бедир Йилдирим. — От-

крытие переправы Самсун — Ильичевск позволит нам присоединиться к проекту комбинированного поезда «Викинг» и продлить маршрут в Скандинавские страны. Сегодня мы готовы поддержать украинскую организацию АО «ПЛАСКЕ» в вопросах привлечения грузопотоков».

Также по итогам визита в Турцию, компания «UPM transportation» предложила украинской организации АО «ПЛАСКЕ» стать



Визит в Турцию

официальным грузовым агентом в Украине. Руководство компании «UPM transportation» заявило, что поддерживает инициативу по открытию сообщения Самсун (Турция) — Ильичевск (Украина) и становится полноправным партнером вместе с АО «ПЛАСКЕ». Одновременно были достигнуты договоренности об обмене тарифами на перевозки по территории Турции и Украины. По словам представителя компании «UPM transportation» Бахадира Гюнистера, компания будет предоставлять тарифы на перевозку по направлениям Самсун-Кавказ и Кавказ-Поти, а АО «ПЛАСКЕ» различными путями продвигает продажу перевозок на этих направлениях. В свою очередь, «UPM transportation» будет осуществлять железнодорожные перевозки по Украине и в другие страны через АО «ПЛАСКЕ».

Уже в марте к маршруту грузоперевозок в направлении Балтийского моря — Черное море, участниками которого ныне являются Украина, Литва и Беларусь, присоединились Грузия и Молдова. Соответствующий Протокол был подписан в рамках II заседания Координационного совета в Киеве. В мероприятии приняли участие заместитель Министра инфраструктуры Украины Владимир Корниенко и представители транспортных ведомств Литвы, Белоруссии, Грузии, Молдовы, Азербайджана и Сирии. По словам заместителя Министра инфраструктуры Украины, принятие новых членов даст новый импульс в развитии перевозок между регионами Черного и Балтийского морей, что позволит решить глобальную задачу — расширить географию, организовать беспрепятственное движение грузов и увеличить их объемы. Владимир Корниенко также отметил работу, которая проводится странами Черноморско-Балтийского региона по оп-

тимизации условий осуществления перевозок. «Приятно, что уже сегодня к маршруту присоединяются Грузия и Молдова, а заинтересованность других стран — Азербайджана, Сирии — в продолжении маршрута следования грузов в северном направлении огромна. Надеюсь, что в будущем они станут полноправными участниками проекта», — сказал он, отметив, что соответствующие переговоры также ведутся с транспортным ведомством Турции. Во время заседания обсуждаются важнейшие аспекты, которые обуславливают дальнейшее развитие перевозок в направлении Балтийское море — Черное море: реализация совместных проектов по привлечению дополнительных грузопотоков; использование возможностей комбинированного транспорта и железнодорожно-паромных переправ для создания наиболее удобных маршрутов доставки грузов, использование унифицированных документов, создание комфортных условий для осуществления перевозок. С целью привлечения к перевозке поездом «Викинг» дополнительного грузопотока, Украина предложила рассмотреть возможность выполнения перевозок контейнеров по маршруту Калининградская область (Российская Федерация) — станции Украины и в обратном направлении с распространением на эти перевозки тарифных условий поезда «Викинг». Указанные перевозки могли бы осуществляться уже в первом квартале 2011 года.

Черноморский вызов Европе обусловил необходимость новых подходов с учетом существующих экономических интересов. Благодаря совместным усилиям стороны намерены создать привлекательный и эффективный логистический продукт. На сегодняшний день основной маршрут перевозок товаров из Турции, стран Ближнего Востока (Сирия, Иран), Северного Кавказа в Балтийские страны — это, в основном, перевозка автомобильным транспортом. Практически весь маршрут, а это более 2500 километров, проходит целиком по территории Евросоюза. Среди недостатков такого маршрута — загрязнение окружающей среды ЕС, в связи, с чем ежегодное ужесточение экологических норм для автомобильного транспорта, зависимость от дорожной сети, временные рамки в пути, установленные для водителей в ЕС, нестабильный тариф, который зависит от постоянно растущих цен на нефть. Для того чтобы ослабить нагрузку на автомобильные дороги ЕС и доставить груз в Европу более быстрым способом, стороны намерены использовать альтернативные маршруты мультимодальных перевозок, которые позволят доставить груз, выгодно, со стабильным тарифом на перевозку, безопасной доставкой, соблюдением экологических норм, комфортно, с постоянным расписанием, возможностью оформления электронного заказа и бронированию места для своих грузов, без задержек на таможне.