

Бесідував О. Кравченко, собкор

# АНДРЕЙ АМЕЛИН: «РАЗВИТИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЦЕЛЕСООБРАЗНО НАЧАТЬ С ПРИНЯТИЯ НОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО АКТА»

**Отсутствие единой логистической системы управления грузопотоками в транспортной схеме «железная дорога – станция – порт – терминалы – суда» создает немалые проблемы для всех участников цепочки и ведет к огромным денежным потерям.**

О проблемах сбалансированности отношений железной дороги и морских портов, а также перспективах их совместной деятельности нам рассказал Амелин Андрей Николаевич, глава ГП «Администрация морских портов Украины».

— **Какие перспективы сотрудничества АМПУ и Укрзализныци?**

— Сегодня мы видим два перспективных направления сотрудничества АМПУ и Укрзализныци. Первое — это подключение Укрзализныци к информационной системе портового сообщества (ИСПС). На этом пути у нас есть определенные трудности в части того, что мы никак не можем согласовать Договор присоединения УЗ к ИСПС. Согласно Постановлению Кабинета Министров Украины № 451 к ИСПС присоединяются субъекты хозяйствования путем подписания

соглашения с ГП «АМПУ». В свою очередь, АМПУ был разработан публичный договор на присоединение. Указанный публичный договор учитывает всю специфику работы ИСПС, моменты, связанные с использованием электронной цифровой подписи, безопасностью системы, с работой в случае инцидентов, связанных с неисправностями и т. д. К этому договору прилагаются 4 инструкции, согласованные с государственным центром защиты информации. При этом Укрзализныця указанное соглашение подписывать не хочет, предлагая нам подписать их соглашение, которым не предусмотрены ни ответственность сторон, ни наступление форс-мажорных обстоятельств и т. д. Это чисто декларативный документ, по которому мы работать не можем. Мы предложили как вариант обменяться нормативными документами,



чтобы они подписали наше соглашение, а мы — подписали их. Сейчас этот вариант рассматривается.

И второе направление — предоставление комфортных тарифов для грузов, следующих в порты.

— **Расскажите, пожалуйста, о перспективных направлениях строительства сухих портов.**

— На сегодня из полноценно работающих сухих портов у нас есть сухой порт Одесского порта, где размещена накопительная транзитная площадка, лаборатория для проведения экспертизы зерновых грузов, размещена группа учета, которая оформляет предварительные документы для заезда в порт, размещается грузовой таможенный комплекс, где производится таможенное оформление импортных контейнеров. Есть еще порядка 40 га неиспользованной территории.

— **Есть ли необходимость предоставления статуса «порто-франко» для сухих портов?**

— Предоставление этого статуса очень важно для сухих портов. Возвращаясь к сухому порту Одесского морского порта, сегодня перспектива его развития видится в предоставлении ему статуса свободной экономической зоны (СЭЗ), (ред. — статуса «порто-франко», от итал. «свободный порт»), которая послужит стимулом для создания в ней предприятий, которые будут заниматься формированием добавленной стоимости грузов, являющихся предметом экспортно-импортных и транзитных операций в порту.

«Одесский сухой порт» — проект компании «Евротерминал», который предусматривает создание единого мультимодального логистического центра. Развитие проекта ведется в 2-х направлениях: как тыловой демпферной площадки для терминалов Одесского морского порта и как логистического центра с обширным спектром услуг.

«Сухой порт» — один из элементов транспортно-логистической цепочки: «контейнерный терминал – транспортная эстакада – «сухой порт»».

Уникальным перспективным преимуществом транспортной инфраструктуры «сухого порта» является вывод грузопотока из / на непрерывной эстакады на специальную автомобильную дорогу и железнодорожную ветку.

Цель проекта — обеспечение обработки всего грузового контейнерного потока, следующего из / в Одесского морского порта.

— К началу 2015 года запланировано завершение строительства железной дороги Баку – Тбилиси – Карс, на которую потенциально может быть перенаправлена большая часть грузового потока с МТК ТРАСЕСА в обход территории Украины, что негативно повлияет как на работу Укрзализныци, так и морских портов (особенно Одесского порта). Какие действия должны предпринять Укрзализныця и АМПУ во избежание такой ситуации?

— У нас возможности повлиять напрямую на эту ситуацию нет — это свершившийся факт. С нашей точки зрения, необходимо стабилизировать ситуацию в стране и предложить конкурентоспособные тарифы. Если при этих условиях логистика транспортировки грузов будет в пользу Украины — это и есть ответ на Ваш вопрос.

— **Что, по Вашему мнению, необходимо сделать для дальнейшего развития интермодальных перевозок?**

— Сейчас при Министерстве инфраструктуры Украины создана рабочая группа, задачей которой является подготовка Закона «О мультимодальных перевозках». В свое время Одесский порт разрабатывал проект Закона «О контейнерных перевозках». Процесс согласования проекта Закона между министерствами, ведомствами и всеми заинтересованными сторонами затянулся на год. С того времени было принято множество законодательных и нормативных актов, которые на 70% урегулировали вопросы, озвученные в проекте Закона. Те 30%, которые



”  
**Мы видим два перспективных направления сотрудничества АМПУ и Укрзализныци. Первое — это подключение Укрзализныци к информационной системе портового сообщества. И второе направление — предоставление комфортных тарифов для грузов, следующих в порты**

остались, мы предложили включить в Закон о мультимодальных перевозках. С нашей точки зрения, развитие интермодальных перевозок целесообразно начать с принятия этого законодательного акта.

— Сейчас единственный железнодорожный путь к морскому порту «Рени» лежит через территорию Молдавии. Уже достаточно долгое время обсуждается вопрос строительства железнодорожной линии Измаил – Рени. Насколько этот проект востребован для АМПУ?

— Безусловно, этот вопрос очень актуален, поскольку составляющая тарифа по Молдавской железной дороге не сопоставима с размером тарифа по Украинской железной дороге (если брать соотношение расстояния к сумме тарифа). Именно из-за этого по многим грузопотокам порт Рени не

конкурентоспособен. Если удастся исключить указанную составляющую, то, безусловно, это позитивно отразится на развитии Ренийского порта. Кроме того, есть еще проблемный вопрос, связанный с приемом-передачей вагонов, который осуществляется один раз в сутки. Это также негативно влияет на скорость обработки грузов.

— Недавно А. Малин, первый заместитель министра инфраструктуры, предложил железнодорожный транспорт как альтернативу автомобильному при перевозке зерна в направлении портов. О своих планах по строительству зерноприемных пунктов с последующей перевалкой зерна в портах Украины заявили и в Государственной продовольственно-зерновой корпорации Украины. Как это повлияет на экспортные показатели зерна?

— Сегодня Укрзалізниця испытывает острую нехватку вагонов-зерновозов. Из-за отсутствия подвижного состава есть проблема со своевременной доставкой груза. К счастью, пока мы не сталкиваемся с проблемой порчи груза из-за простоев вагонов.

**Сухой порт — внутренний терминал, непосредственно связанный автомобильным или железнодорожным сообщением с морским портом. Выполняет функции центра для перевалки морских грузов на внутренних направлениях. В дополнение к роли в перевалке грузов, сухие порты могут также принимать грузы на хранение и оказывать услуги по таможенному оформлению товаров.**



Но если говорить о долгосрочной перспективе и если будут объемы до 100 млн т в год, которые обещают эксперты аграрного рынка, то, конечно же, существующим парком мы не обойдемся. Необходимо в любом случае его увеличивать.

— **Международный опыт указывает на необходимость создания единой информационно-логистической системы планирования работы железной дороги и морского транспорта. Существует ли подобная система в Украине?**

— Сегодня уже существует система АС-клиент ИАРМ, в которой содержится информация по производству, планированию отгрузок и перевозок. В этой системе предусмотрена возможность передачи документов, накладных и т. д. Ею пользуются отправители, получатели, железные дороги, экспедиторы и порт (как отправитель или получатель).

— **Укрзалізниця и порты имеют собственные автоматизированные**

**средства управления и контроля грузопотоков. Какова перспектива их интеграции?**

— Приведу актуальный пример, для чего эта интеграция нужна. Сегодня в постановлении КМУ № 320-Р говорится, что на все, что отгружается на железнодорожный транспорт (мы говорим в данном случае об импортных контейнерах), необходимы отметки таможи и пограничников. В отраслевых документах Укрзалізниця про отметку пограничников ничего не сказано. Учитывая специфику железнодорожного транспорта, единственный, кто осуществляет прием и отправку железнодорожного состава, — это приемо-сдатчик. Только он может проверить две эти отметки. Но у него отраслевым документом такое не предусмотрено. Соответственно у него и нет ИСПС, где проставляются электронные отметки, подписанные ЦП. Это лишний раз подчеркивает необходимость присоединения Укрзалізниця к ИСПС, чтобы обеспечить 100%-ную безопасность и сохранность груза. 

