

ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ПОЕЗДА КОМБИНИРОВАННОГО ТРАНСПОРТА «ВИКИНГ»

Презентацию проекта ведет начальная служба по маркетингу Дирекции грузовых перевозок АО «Литовские железные дороги» Владас Амброзевичус

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 последние годы большое внимание уделяется модернизации железнодорожной инфраструктуры Литовских железных дорог, которая ведется в нескольких направлениях: удлинении станционных путей до 1050 м, что позволит принимать грузовые поезда

да 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.

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, полуприцепов и автопоездов.

Контейнеры, перевозимые поездом «Викинг», могут быть погружены или выгружены не только в портах Клайпеда, Ильичевск и Одесса (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 экономик 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 грузоперевозок 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»?

1. 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.

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

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

4. 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.

5. 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. Следующей немаловажной составляющей 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 но 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-

ти 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 Одесса и Ильичевск должны стать воротами для грузов стран Турции, Болгарии, Грузии и др. Также существует возможность дополнения маршрута поезда «Викинг» транспортным коридором ТРАСЕСА, что откроет выходы 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 Клайпеде, Каунасе и Вильнюсе. Следует отметить, что ответственными за создание каунасского и вильнюсского общественных логистических центров являются Литовские железные дороги. В Клайпеде данная обязанность 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-Клайпеда, из Западной Европы через погранпереход Шляхтокая 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 благотворное сотрудничество.

Спасибо за внимание.

LIETUVOS GELEŽINKELIAI



Номинация лучшего интермодального проекта в 2009 году

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

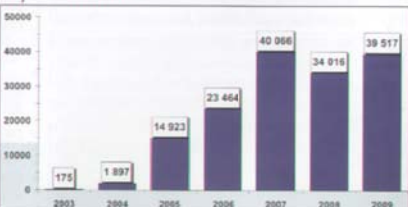
Весьма значительным шагом в репрезентации данного проекта для более широкого круга клиентов должно стать международное признание проекта контейнерного поезда «Викинг». Проекту «Викинг» была вручена номинация лучшего интермодального проекта 2009 года. Учредителем номинации стала Европейская интермодальная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

И третья, 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-



Маршрут поезда комбинированного транспорта «Викинг»



Динамика объемов транспортировки контейнеров, TEU

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 Yesilyurut. 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 Seuugroup. 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 Гюнестера, 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 Балтийское море—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.