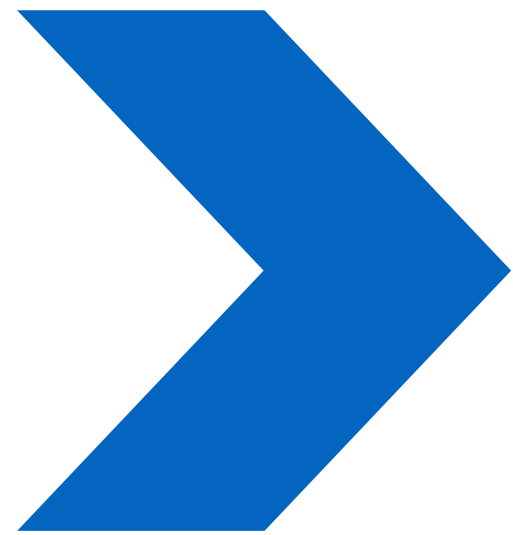


# Комплексний підхід до розвитку мультимодальності в Україні

# **Інтеграція в міжнародні ланцюги постачань: нові маршрути експорту українських товарів**

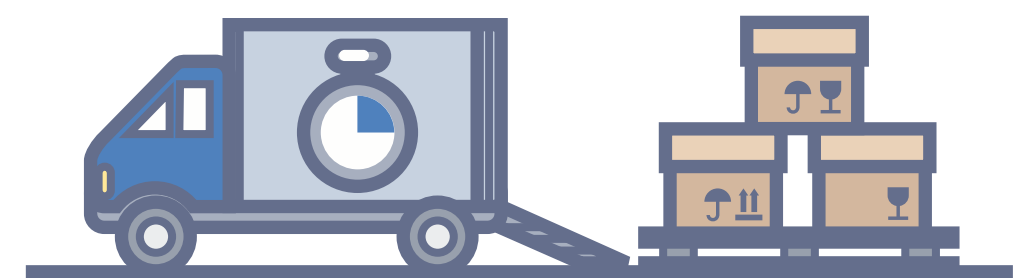
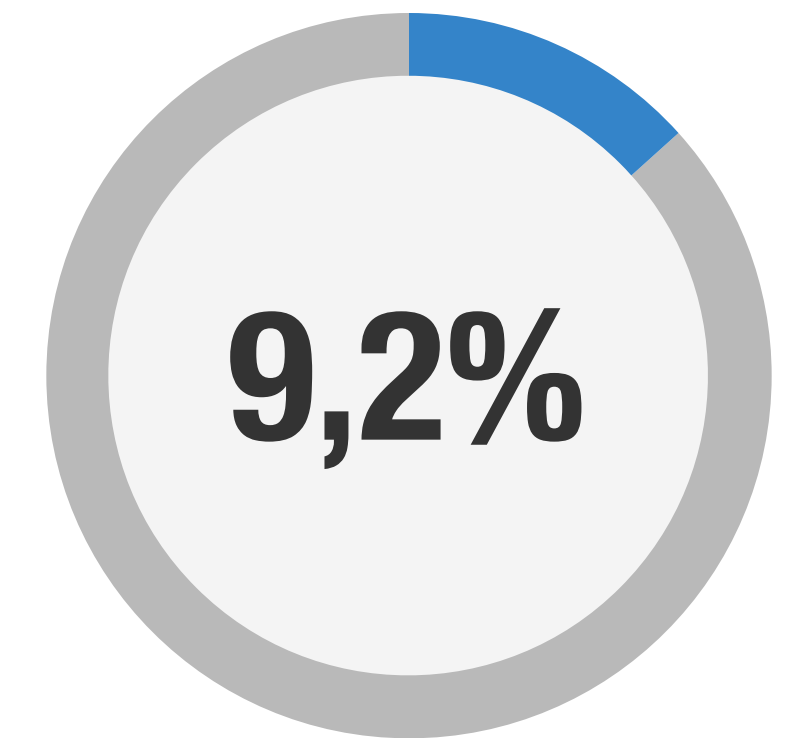
**Григорак Марія**

# Сучасна логістика визначає профіль і конкурентоспроможність національної економіки



В країнах ЄС сектор логістики в широкому її розумінні займає 3-є місце серед секторів економіки\*.

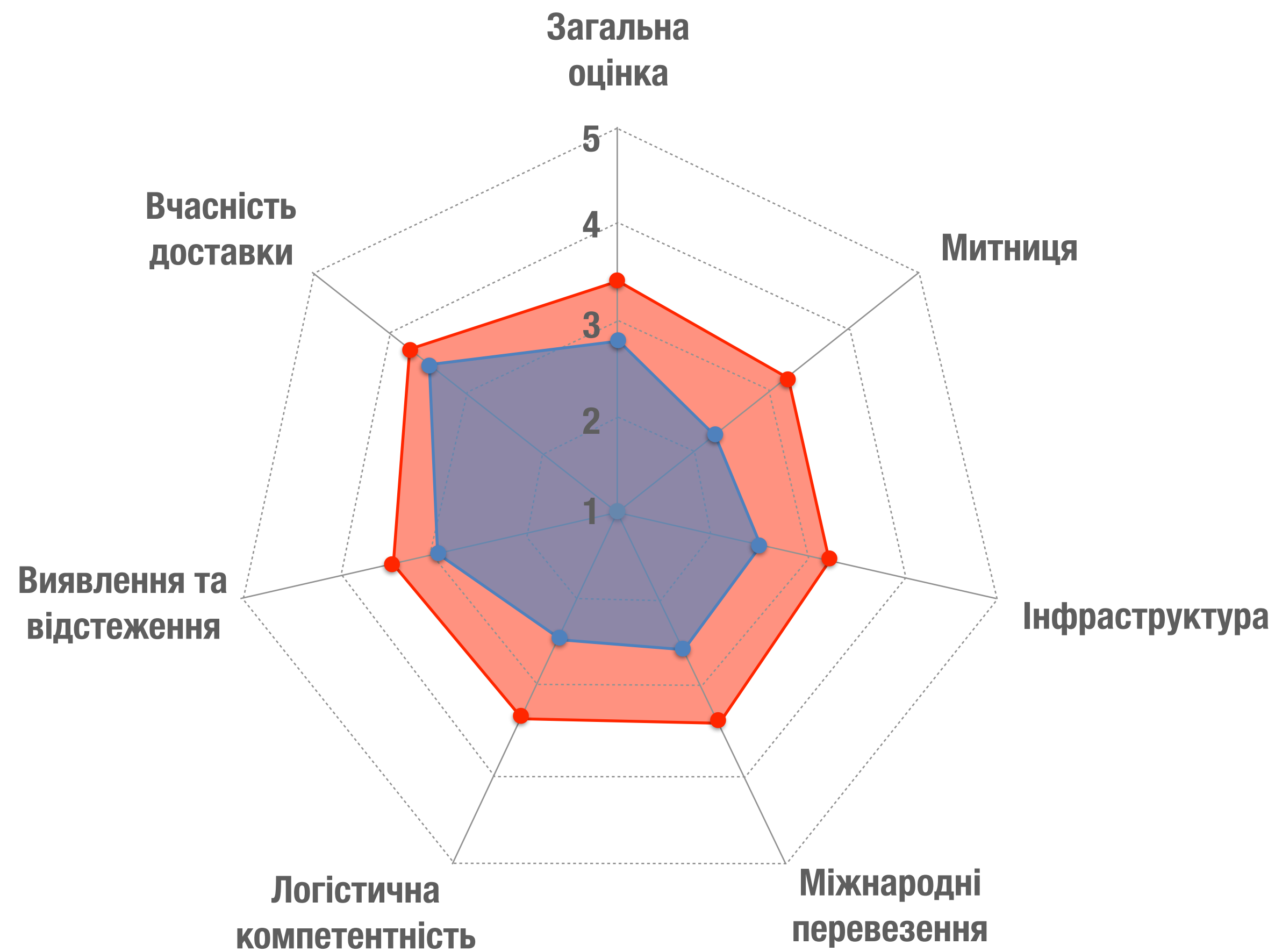
Питома вага цього сектору в сукупному ВВП ЄС в 2014 році становила 9,2% або 1471 млрд.дол.США.



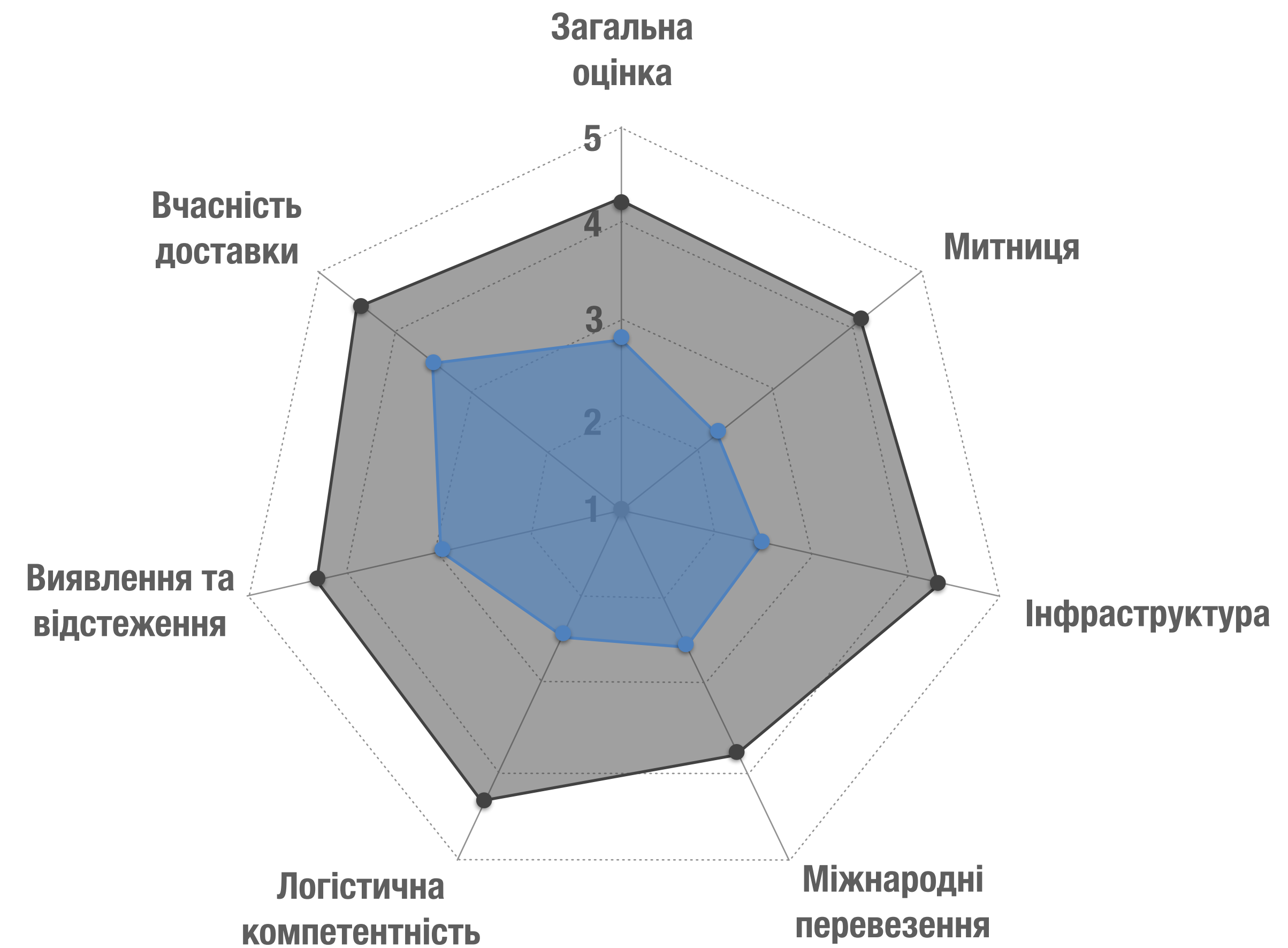
Недооцінка ролі логістики як фактору впливу на ефективність і конкурентоспроможність економіки країни погіршують позиції нашої держави в міжнародних рейтингах.

У 2016 році Україна займала 80 місце в світі за індексом глобальної конкурентоспроможності та 85 місце за індексом логістичної ефективності.

# Стан логістики в Україні порівняно з іншими країнами




**Україна** **Польща**



**Україна** **Німеччина**

Сайт Світового банку <http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/>

# Залучення до глобальних ланцюгів поставок - це шанс для України



Експерти Всесвітнього економічного форуму особливу увагу приділяють створенню безбар'єрного торгівельного середовища для глобальних ланцюгів поставок.



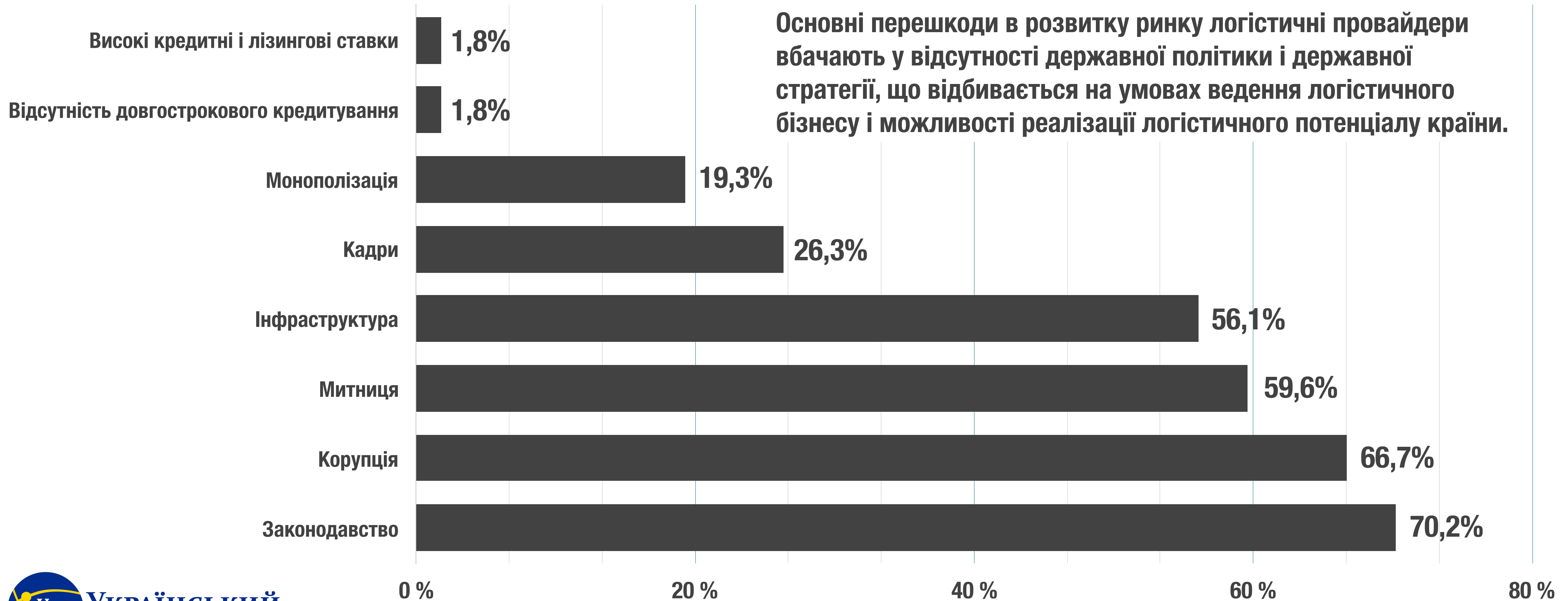
Якщо би країни змогли забезпечити підвищення якості роботи митниці і надання послуг, пов'язаних з транспортною інфраструктурою, до рівня 50% від кращих світових практик (наприклад, організації логістики в Сингапурі), то світовий ВВП виріс би на 4,7%.



Це в 6 разів більше, ніж можна отримати за рахунок відміни всіх імпорتنних тарифів\*

# Які фактори стримують розвиток логістики в Україні?

(за результатами опитування УЛА)



# Які фактори можуть сприяти розвитку логістики в Україні?

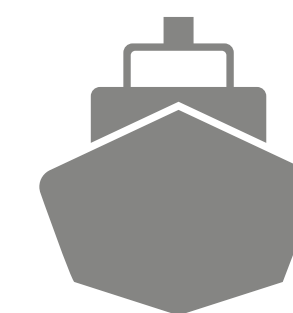
(за результатами опитування УЛА)

Серед факторів, які можуть сильно вплинути на розвиток ринку логістичних послуг, експерти виділяють імплементацію нормативно-правових актів та регламентів Європейського Союзу, а також національні закони і правила.





Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає, як один із напрямків створення стабільної, ефективної та безпечної транспортної системи, інтегрованої з Трансевропейською транспортною мережею TEN-T, **розвиток мультимодальних перевезень.**





# Мультимодальність - новий рівень транспортного комплексу України

**Карпенко Оксана**

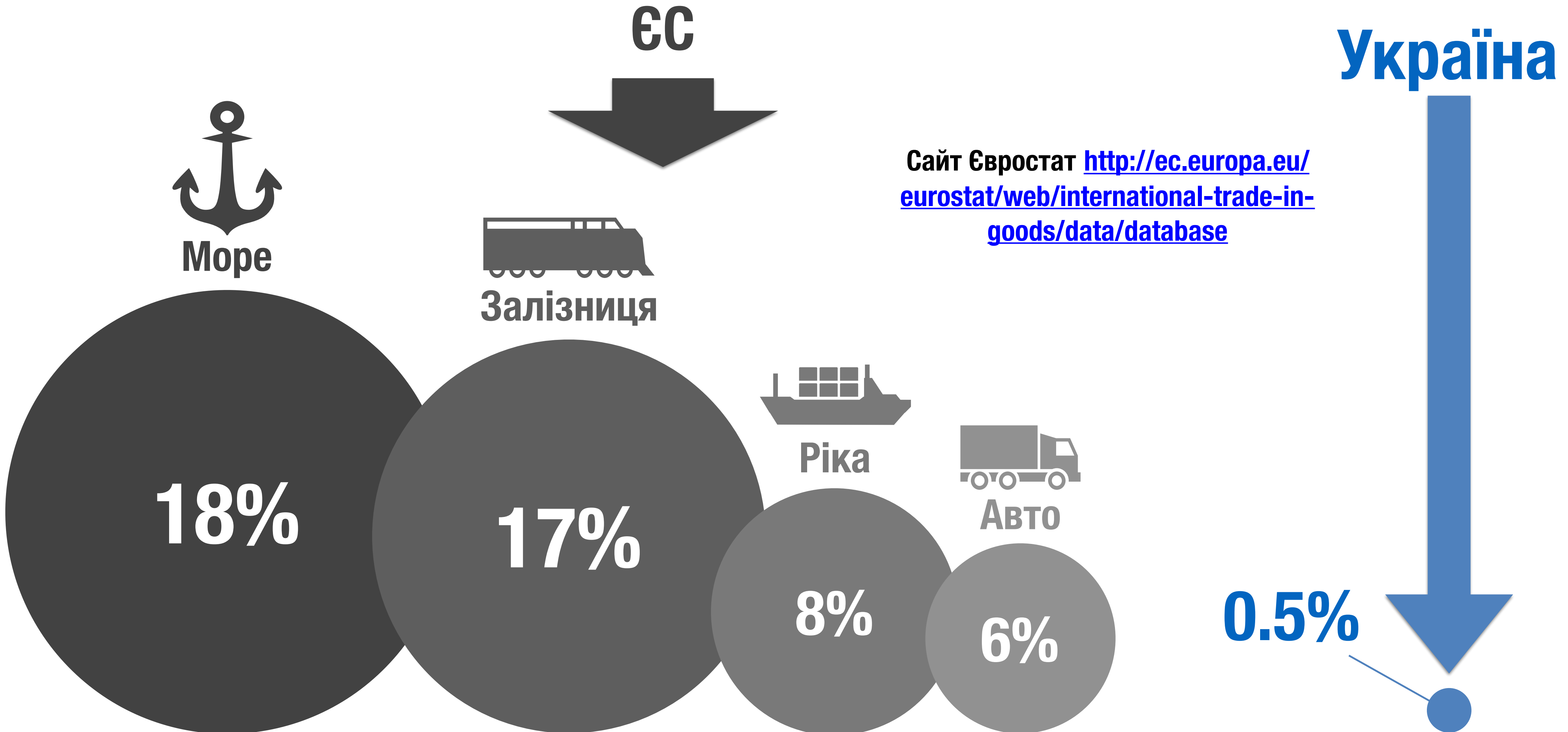
# Роль держави в розвитку мультимодальності в Україні

**Україна одна з небагатьох країн світу, в якій практично відсутня законодавча основа для мультимодальних перевезень.**

## **Деякі наслідки цього:**

- близький до нуля рівень мультимодальних та інтермодальних перевезень, передусім, контейнерних
- низька якість транспортної інфраструктури зумовлює низьку ефективність логістики, високу транспортну складову в ціні товарів

# Унітизація вантажів на різних видах транспорту в ЄС та Україні



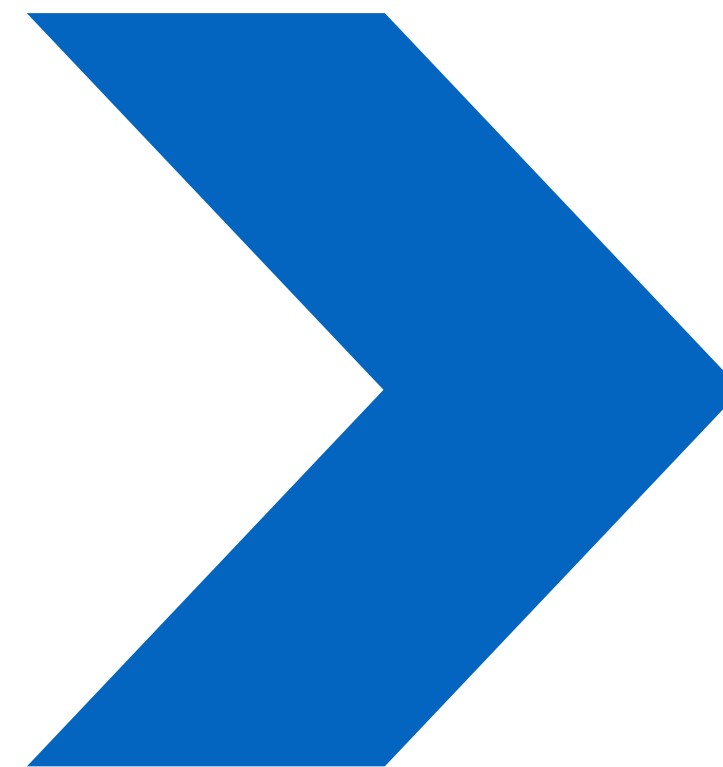
# Роль держави в розвитку мультимодальності в Україні



Транспортна мережа має бути збалансованою, ресурсо- та енергоефективною, з урахуванням гармонійного розвитку автошляхів, залізниць, внутрішніх водних шляхів та іншої транспортної інфраструктури на основі мультимодальності.

Діюча Транспортна стратегія до 2020 року не призвела до системного вирішення цих питань.

Тому їх треба передбачити в проекті НТС 2030, що розробляється.



# Асоціація «УЛА» виступила ініціатором та координатором розробки Концепції розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень в Україні.

**У рамках проекту експертами буде здійснено:**



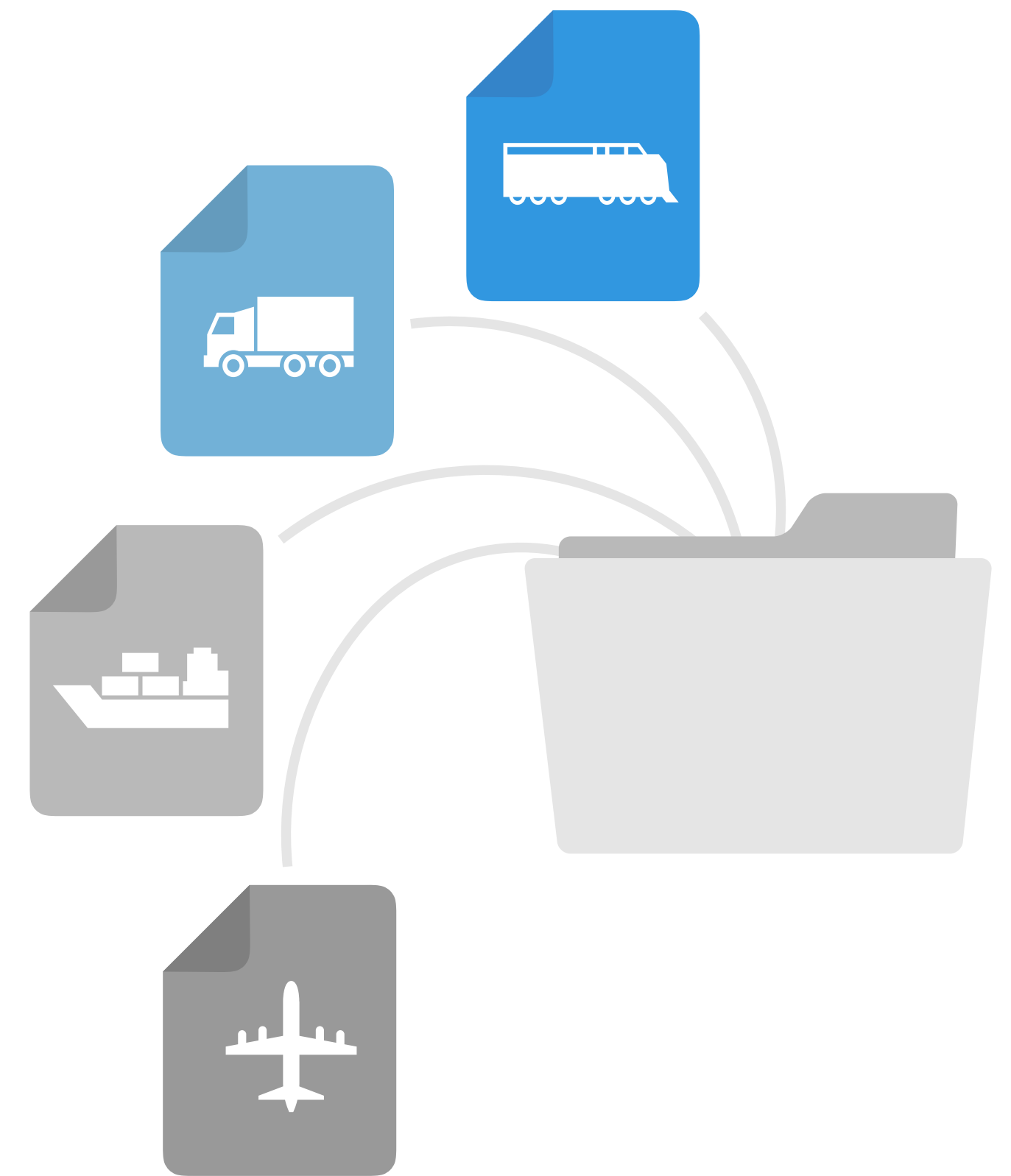
**Аналіз передумов розвитку мультимодальних  
та інтермодальних перевезень в Україні**



**Буде визначено напрямки змін у законодавстві**

# Проектом Концепції передбачено розгляд наступних питань:

- 1 **Нормативно-правова база**
- 2 **Статистика, аналіз та прогноз перевезень**
- 3 **Формування мультимодальної транспортної системи за участю окремих видів транспорту (залізничний, автомобільний, морський, внутрішній водний та авіаційний транспорт)**
- 4 **Центри та термінали**
- 5 **Унітизація перевезень вантажів**
- 6 **Схоронність та страхування**
- 7 **Документація мультимодальних перевезень**
- 8 **Технологія організації ланцюга доставки**



## З метою розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень в Україні необхідно на законодавчому рівні визначити:

- принципи державного регулювання мультимодальних перевезень

---

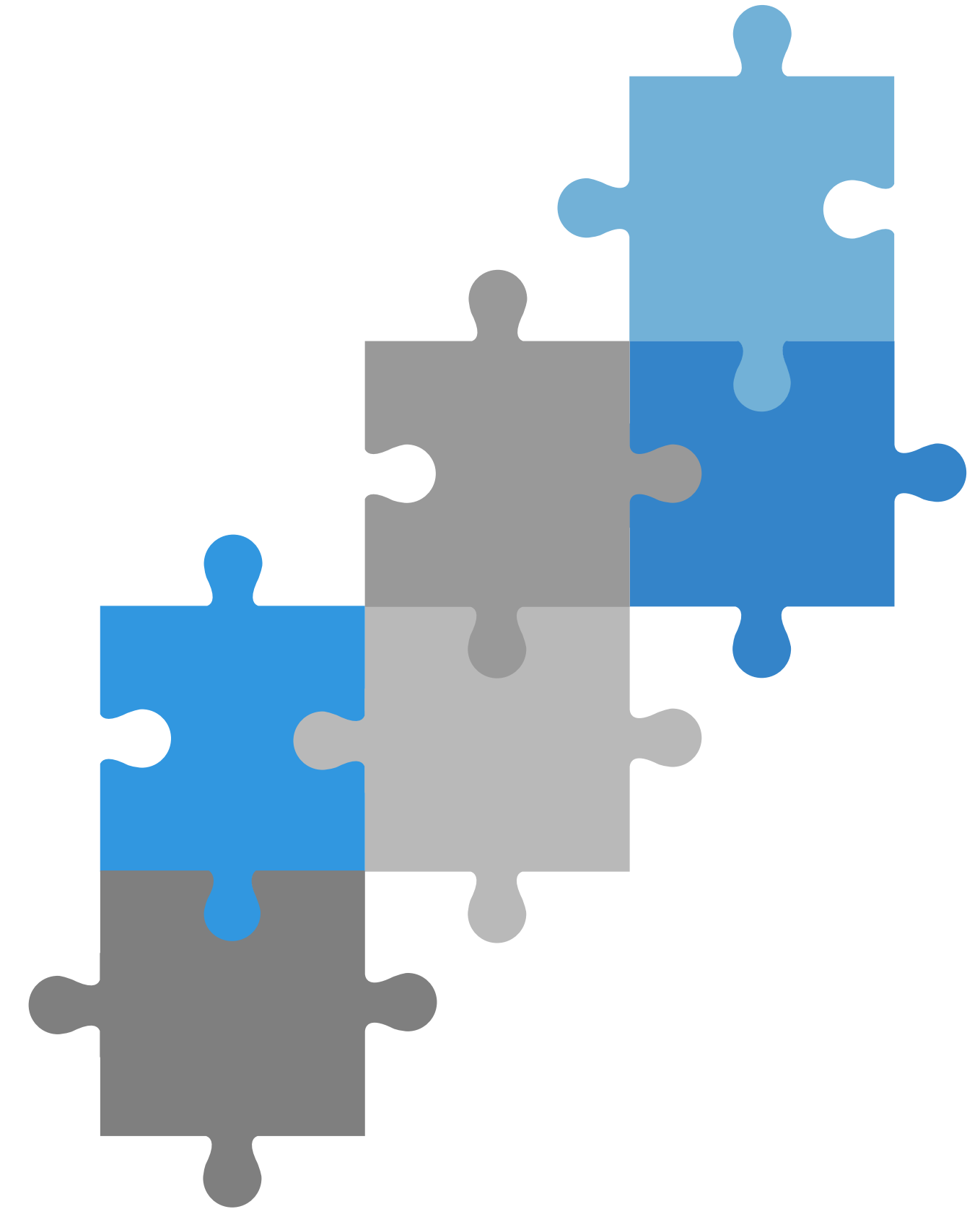
- перевізні документи мультимодальних перевезень

---

- умови договору про мультимодальні перевезення (права, обов'язки та відповідальність оператора і вантажовласника (вантажовідправника) мультимодальних перевезень, порядок взаємодії та відповідальність перевізників, операторів при здійсненні мультимодальних перевезень

---

- технічне і технологічне забезпечення мультимодальних перевезень



# **Україна на Новому Шовковому шляху: міфи, реальність, перспективи**

**Рудковський Сергій  
Мироненко Віктор**



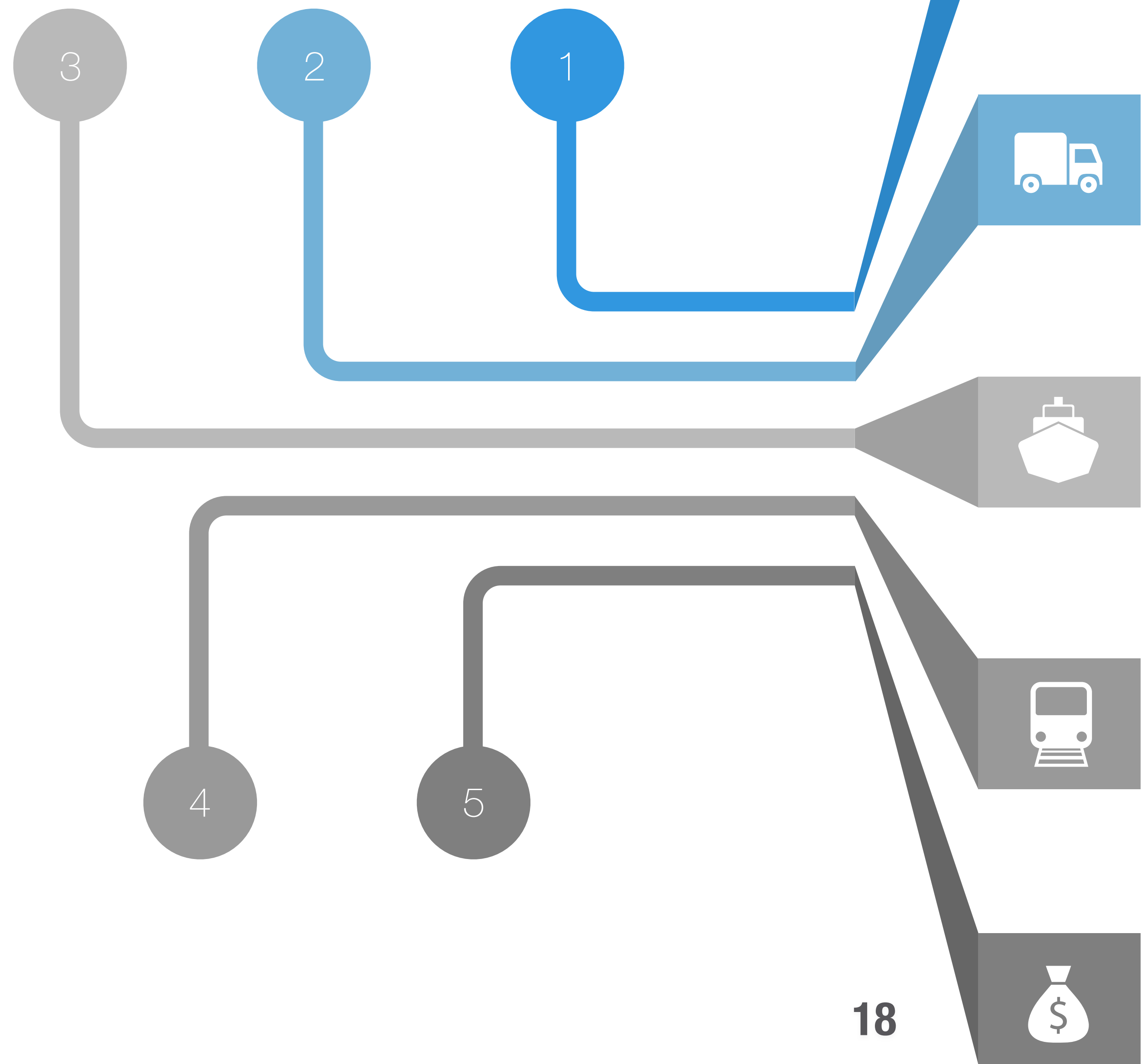
# «Комсомольська правда в Україні» перша висвітлила результати Форуму:

**"Новий шовковий шлях" пройде повз Україну**  
**Андрій Гаценко (15.05.2017)**

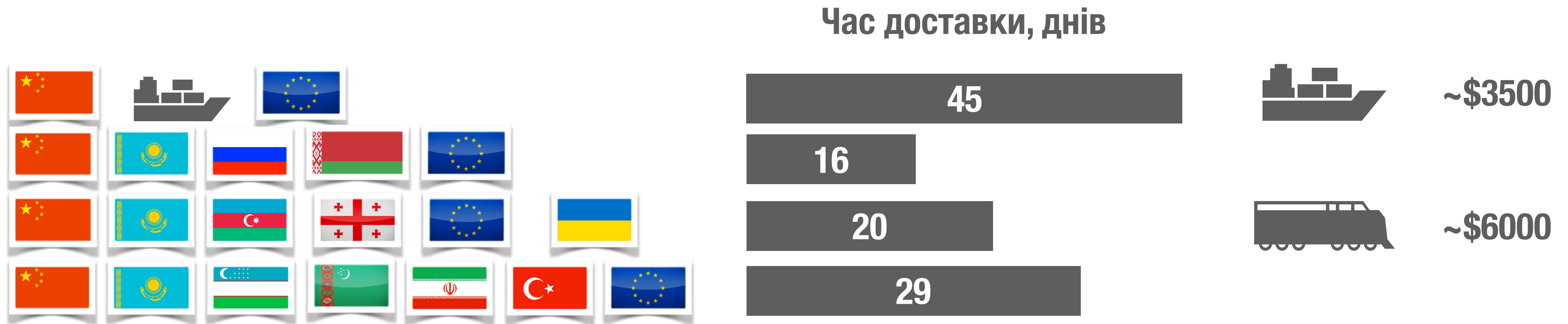
Найближчим часом Китай почне реалізовувати один з найдорожчих інфраструктурних проектів XXI століття під назвою "Новий шовковий шлях". По суті, це одна з головних задач, які поставив перед країною нинішній її керівник Сі Цзіньпін. Для цього в Китаї організували форум для просування ініціативи під назвою "Один пояс, один шлях" (ОПОШ). По суті це цілий комплекс з декількох проектів - "Економічний пояс Шовкового шляху" (ЕПШШ) і "Морський Шовковий шлях XXI століття". Реалізація цих ініціатив коштуватиме Піднебесної, як мінімум, 124 мільярди доларів. Для того, щоб обговорити цей проект на форм запросили глав 29 держав з Європи, Азії, Латинської Америки, в тому числі президенти Росії, Білорусі, Туреччини та Чехії. З урахуванням того, що Україна туди не покликали, Китай не бачить нашу країну учасницею цього мегапроекту.

# Новий Шовковий шлях і Україна: 5 ключових питань

- **01** Що таке "Один пояс, один шлях"?
- **02** Які складові Нового Шовкового шляху?
- **03** Навіщо Китаю реалізація цієї стратегії?
- **04** Яка вартість і джерела фінансування Нового шовкового шляху?
- **05** Чи є місце Україні в Новому шовковому шляху?



# Чи є місце Україні в Новому Шовковому шляху?

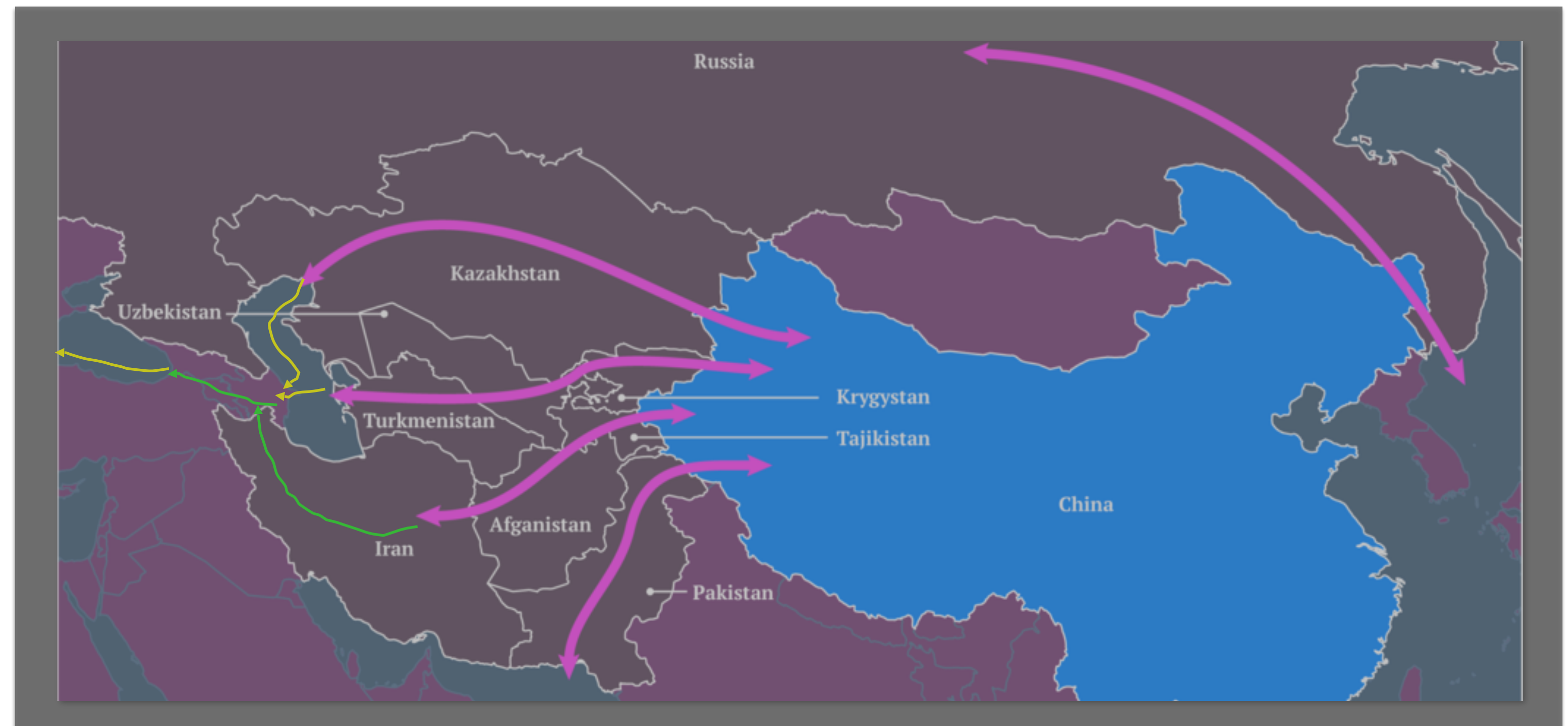


Теоретично Україна може розраховувати на децицю з більш 260 млн тонн, які складають обсяги торгівлі між Китаєм і ЄС. Однак існує ряд перешкод, які роблять малоімовірним масштабне входження України в проект Нового шовкового шляху. По-перше, Україна не є членом ЄС, на відміну від Болгарії та Румунії, що ускладнює проходження кордону. Україна також має непрозорий і тривалий механізм оформлення митних вантажів, що на тлі високої вартості суднозаходів (без знижок, на 25-35% більше, ніж в Болгарії і Румунії) і відсутності якісних доріг для автосполучення з ЄС, робить її менш привабливою в порівнянні з іншими країнами ЄС.

# Не все так погано!

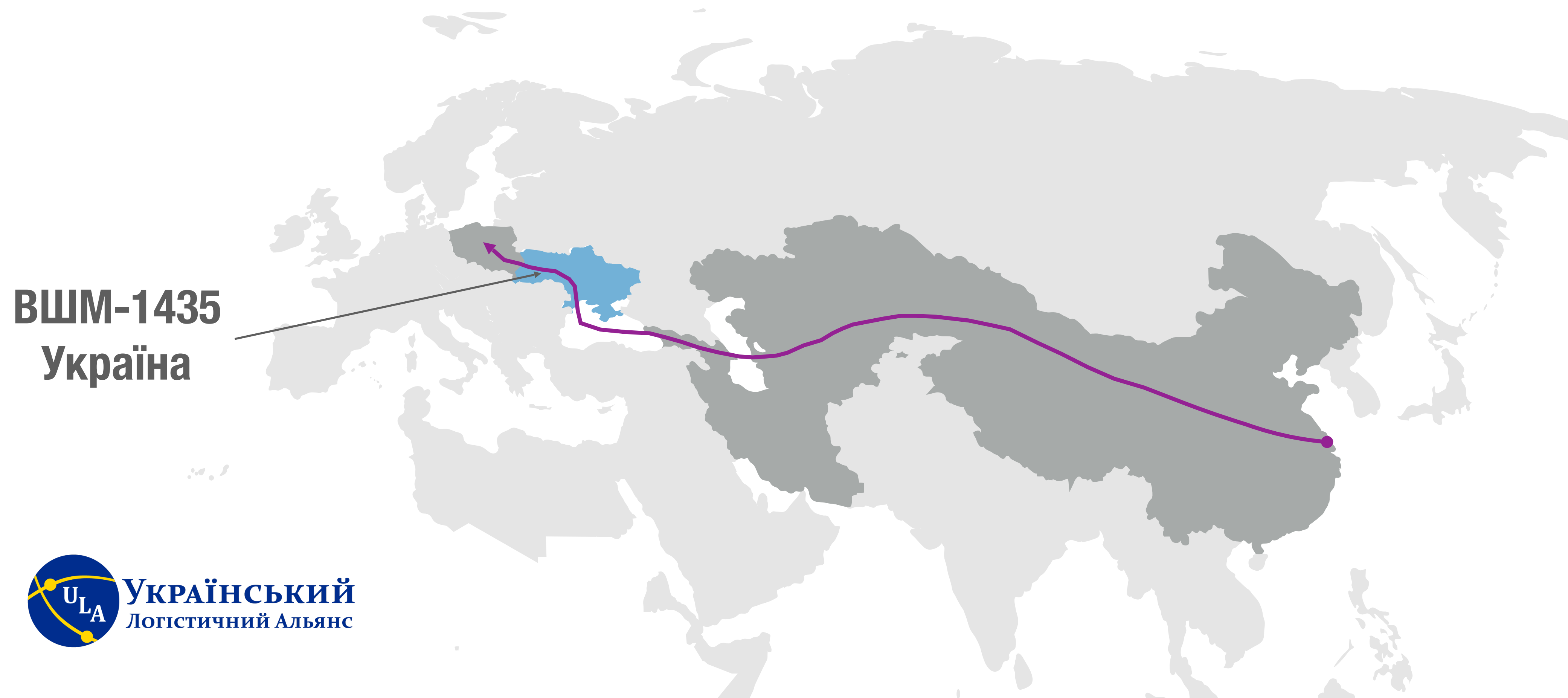
- По-перше, «геополітика» все ж на нашому боці, треба тільки цим скористатися.
- По-друге, наведені тарифно-цінові порівняння некоректні.

**Додані морські лінії (жовті) і залізничні маршрути (зелені), частково вже освоєні перевізниками, ведуть на Україну!**



# Передумови проекту ВШМ-1435

З 5 можливих маршрутів експорту-імпорту товарів між Китаєм і країнами ЄС щонайменше 2 ведуть через Каспійське і Чорне моря і можуть пройти через Україну (червона лінія). Третій маршрут, через Іран, уздовж західного берега Каспію (фіолетова лінія), також може привести на Україну.



# Існуючий маршрут та спосіб доставки контейнерів

Будь-який маршрут і спосіб доставки між зазначеними станціями відправлення та призначення буде конкурентоспроможним в порівнянні з існуючим, якщо тарифи в сумі будуть не більше 8300 \$ за (40-футовий) контейнер, а час доставки буде менше 36 діб.

Маршрут		Відстань, км	Тариф, \$ за контейнер 40'ST	Тариф, \$ за 1 контейнеро-км 40'ST
Станція відправлення	Урумчі, Китай			
Порт завантаження	Шанхай, Китай	3920	5693	1,45
Порт призначення	Гданьск, Польща	20473	1850	0,09
Станція призначення	Варшава, Польща	427	757	1,77
Всього		24820	8300	0,33

# Виконані передпроектні техніко-економічні розрахунки, оцінки ризиків проекту

Вихідні дані для розрахунку вартості проекту ВШМ-1435

Element			350 km/h CHINA (RMB mln)	ВШМ-1435 UA 350 km/h		Українська частина проекту - 1100 км
Придбання землі та переселення* (відведення землі)			4	млн. \$/км	0,1	Всього млн. \$
Civil Works			57	100%	3,74	4114,00
Embankment			24	~90%	3,00	3700,00
Bridges/viaducts			71	~8%	10,00	320,00
Tunnels			60-95	~2%	12,00	94,00
Track						0,00
Track (ballast-less)*			10		0,16	176,00
Track (ballasted)*						0,00
Signaling and Communications			5		0,80	880,00
Electrification			6		1,00	1100,00
Станція через кожні	33	км	6,60	220,00	6,60	290,00
Всього, млн. юань (RMB million)			82			
Всього, млн. долл. США			13,55			6560,00

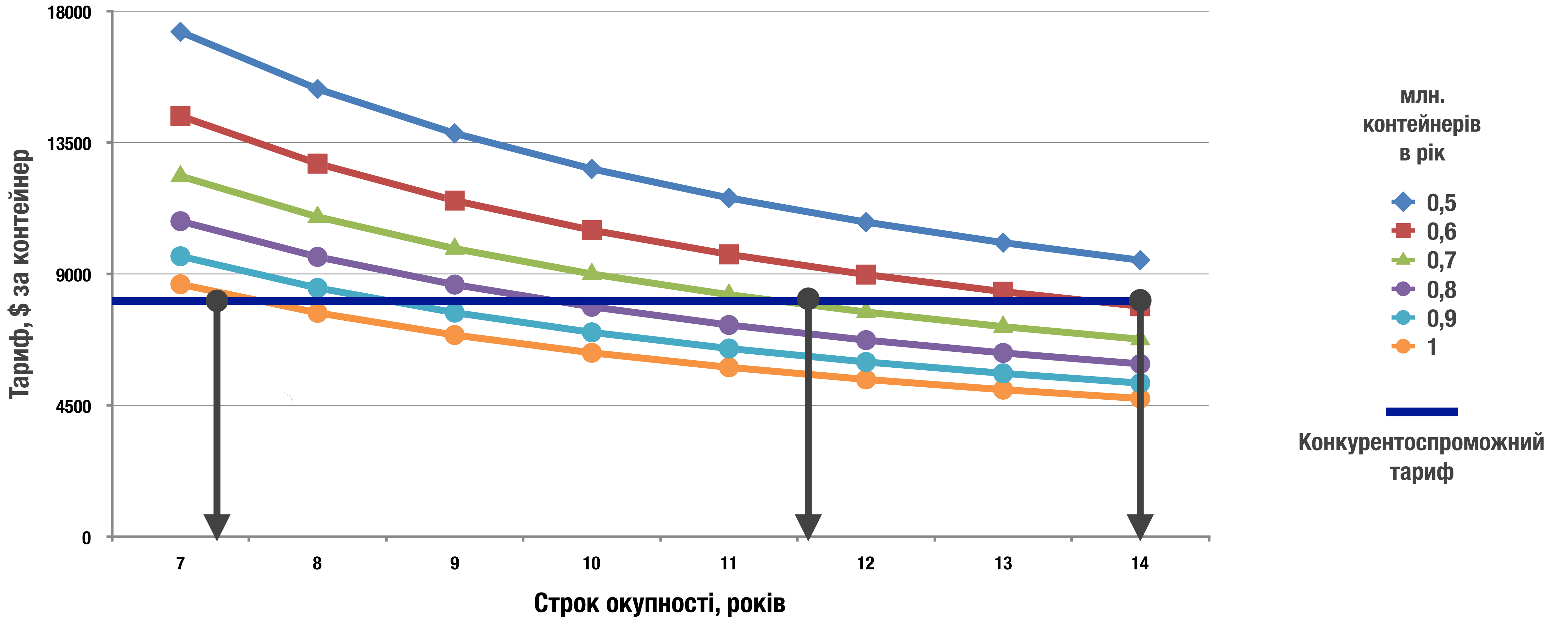
# Деякі цільові показники проекту української частини ВШМ-1435 Нового Шовкового шляху

Розрахунки показують життєздатність і окупність проекту ВШМ-1435 Україна.

Ділянка	Транспорт	Відстань, км	Середня швидкість, км/год	Час, год	Час, діб	Вартість, млн. \$			
						Інвестиції, всього		Експлуатація, в рік	
						ІС	РС	ІС, в рік	РС, в рік
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Термінал Чорноморск	Морський/Ж.д	3	0,8	7,50	0,31	36,0	...	0,5	0,0
Чорноморськ – Одеса – Київ – Львів – Мостиска-2	Ж.д.	<b>1100</b>	100	11,00	0,46	6600,0	990,0	99,0	49,5
Термінал Мостиска-2 – кордон ЕС	Ж.д. стик 1520/1435	3	0,8	2,50	0,10	12,0	...	0,2	0,0
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>Всього</b>		<b>7968</b>	<b>67,53</b>	<b>119,95</b>	<b>5,00</b>	<b>47646,0</b>	<b>7131,6</b>	<b>714,7</b>	<b>356,6</b>



# Термін окупності проекту ВШМ-1435, в залежності від обсягу перевезень (від 7 до 14 років)



## Висновки

- 1. Загальні інвестиції в інфраструктуру і рухомий склад великого міжнародного проекту Нового Шовкового шляху на Каспійсько-Чорноморському маршруті, частиною якого є національний проект ВШМ-1435 Україна, складуть до 50 млрд. \$.**
- 2. Інвестиції в національний проект ВШМ-1435 Україна складуть до 7 млрд. \$ (14% від загальних інвестицій за поточними українськими цінами).**
- 3. Проект дозволить скоротити час доставки на розрахунковому маршруті Ланьчжоу - Урумчі - Варшава з 36 діб, при використанні морського транспорту (між портами Шанхай - Гданськ) до, в середньому, 6 діб - тобто в 6 разів!**
- 4. Проект дозволить доставляти вантажі (на маршруті Ланьчжоу - Урумчі - Варшава) на 2 - 5 діб швидше, ніж на Транссибірському маршруті.**
- 5. Конкурентні переваги проекту в порівнянні з існуючими способами доставки контейнерних та інших вантажів дозволять встановлювати гнучкі тарифи, які забезпечать термін окупності проекту 7 - 14 років і забезпечать доходи при виході на розрахунковий обсяг перевезень 1 млн. контейнерів на рік в розмірі 8 - 9 млрд. \$ в рік, в т. ч. для України 1,1 - 1,3 млрд. \$ на рік.**
- 6. Україна виступить сполучною ланкою між ЄС і Китаєм, де на пострадянському просторі виступить провідником і ініціатором будівництва високошвидкісної магістралі, вироблення єдиної митної та тарифної політики.**
- 7. Україна також зможе стати партнером для Китаю в будівництві ВШМ в країнах Середньої Азії та Південного Кавказу. Низькі ціни на сировину і матеріали, необхідні для будівництва високошвидкісної магістралі дозволять зробити Транскаспійський маршрут інвестиційно привабливим і швидко окупним.**
- 8. При життєвому циклі проектів подібного роду в 150 років представлений проект ВШМ-1435 Україна, як частина великого міжнародного Нового Шовкового шляху на Каспійсько-Чорноморському маршруті, буде приносити чистий прибуток протягом 90 - 95% часу свого життєвого циклу.**

**Дякуємо за увагу!**