



«Розвиток транспортної інфраструктури і будівництво зернових терміналів на річці Дніпро»



Залізничні шляхи України



- ✓ 22 000 km залізничних шляхів
- ✓ > 450 млн. тонн – об'єм транспортування всіх видів вантажу залізницею.

- Основні експортні маршрути
- Будівництво нових маршрутів
- Електрифікація
- STATION Залізничні станції для акумуляції залізничних вагонів



Водні шляхи України



Переорієнтація вантажопотоків



	Сезон 2013/2014		Сезон 2019/2020	
	Зернові	Олійні	Зернові	Олійні
Виробництво	62.3 млн. т	17.6 млн. т	77.0 млн. т	34.6 млн. т
Експорт	31.2 млн. т	4.4 млн. т	44.4 млн. т	7.2 млн. т

ЗРОСТАННЯ ЕКСПОРТУ

Потенціал зростання експорту можливо реалізувати без витрат держбюджету України на розвиток залізниці та автошляхів, завдяки використанню водної логістики, яка не потребує додаткових витрат держбюджету.

14,7 млн. т зернових
2,8 млн. т олійних

По р. Дніпро транспортується 1,5 млн. т зернових і олійних, в той час як його експортний потенціал складає, як мінімум, **10 млн. т** транспортування сільськогосподарських культур.



35%

експорту зернових та олійних

12.8 млн. т

зернових та олійних



60%

експорту зернових та олійних

21.7 млн. т

зернових та олійних



5%

експорту зернових та олійних

1.1 млн. т

зернових та олійних



~20-35%

експорту зернових та олійних

~10.0 млн. т

зернових та олійних

НЕЗБАЛАНСОВАНА ТАРИФНА ПОЛІТИКА ПО РІЗНИМ ВИДАМ ТРАНСПОРТУ



Пункт відвантаження	Пункт призначення - Миколаїв			
	Вид транспорту			
	Ринкова вартість перевезення, грн. за тонну			
	з/д	авто	ВОДНИЙ	
Курс \$ 14,5			Курс \$ 22,8	
Київ	241,25	415	316	490,20
Черкаси	161,25	335-345	268	421,80
Світловодськ	166,25	340-350	224	364,80
Дніпропетровськ	166,25	320-330	206	342,00
Запоріжжя	158,75	335	172	319,20
Перевалка на рейді				5 доларів за тонну
Перевалка в порту	15 доларів за тонну			

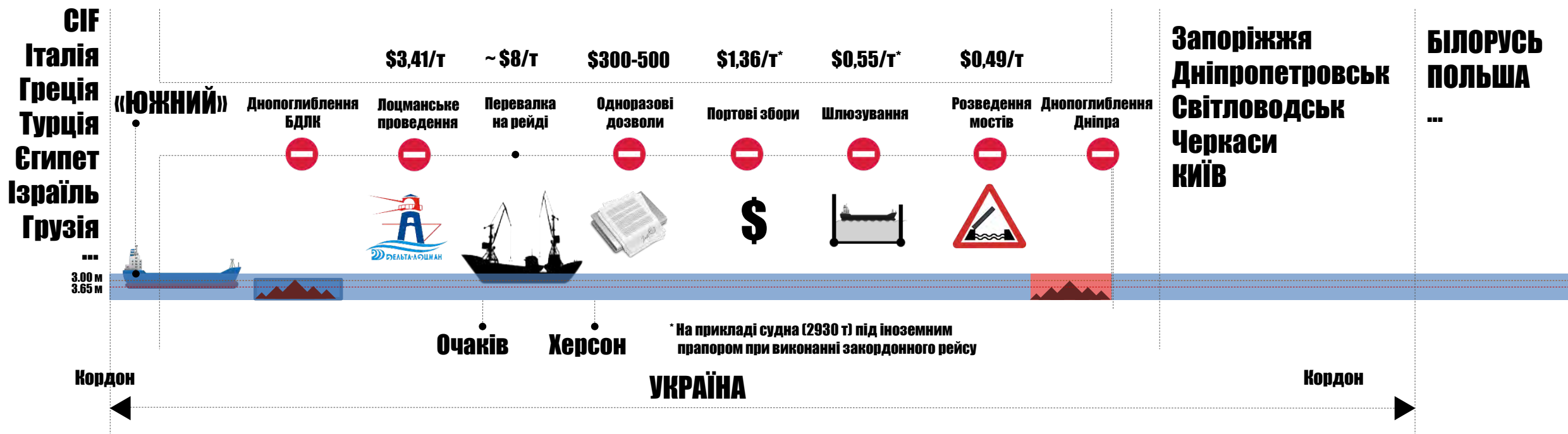
**При збалансованій тарифній політиці відбудеться
переорієнтація вантажопотоку:**

	2015/2016	2019/2020	
Залізниця	60%	45%	-15%
Автотранспорт	35%	20%	-15%
Річковий транспорт	5%	35%	+30%

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ НА ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХАХ УКРАЇНИ



ЕКСПОРТ – ВНУТРІШНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ (КАБОТАЖ) - ІМПОРТ



Надмірні додаткові затрати на лоцманське проведення, шлюзування, розведення мостів та одноразові дозволи роблять транспортування по Дніпру дорожче за перевезення залізницею та/або автотранспортом. Якщо нормалізувати ці витрати, то транспортування Дніпром стане дешевше.

Позитивні наслідки: збільшення флоту та кількості вантажу, зменшення навантаження на авто- та залізничні шляхи, збільшення надходжень до держбюджету.

ПОРТОВІ ЗБОРИ



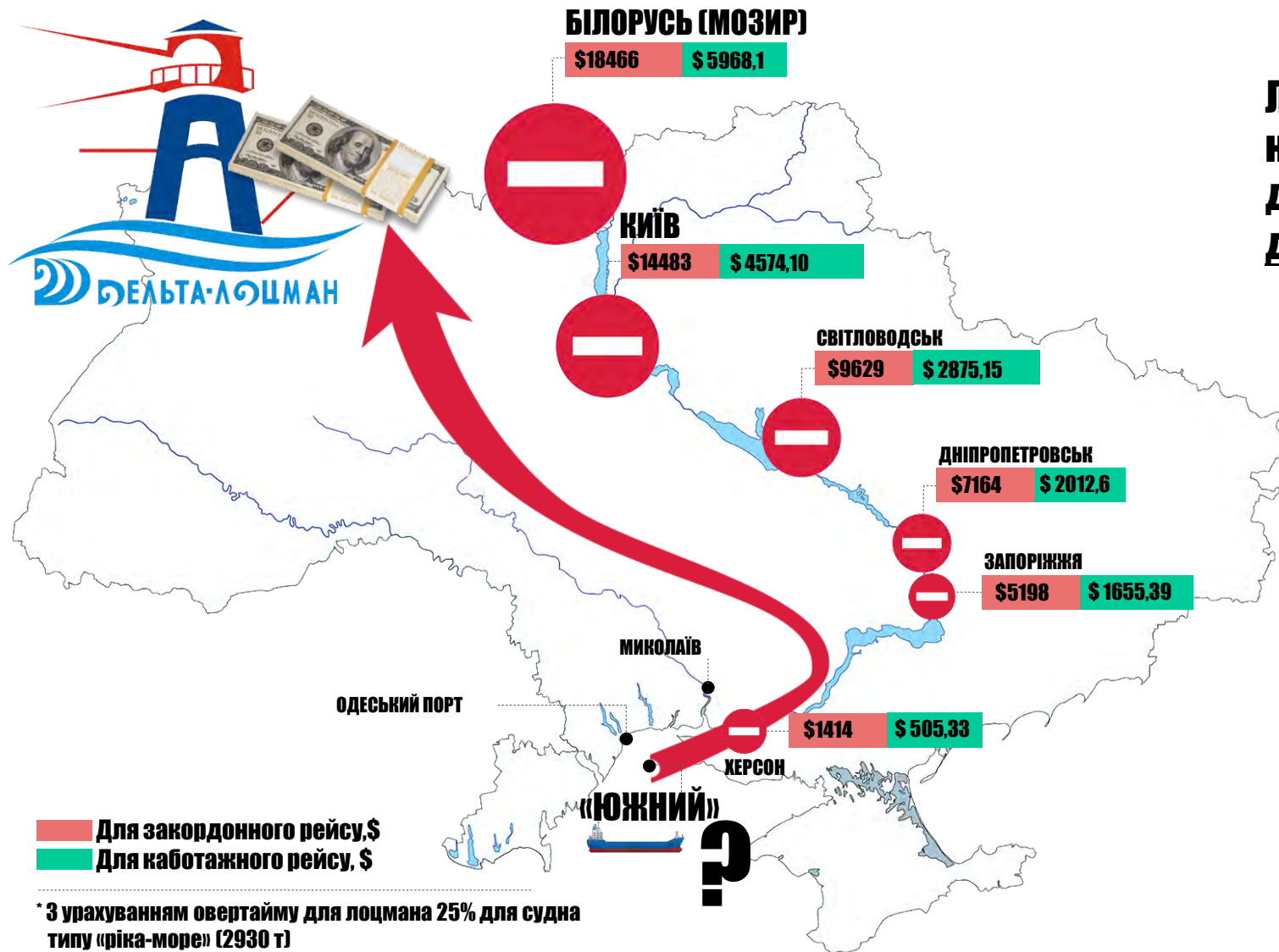
* БДЛК: Бузько-Дніпровський-лиманський канал

* ХМК: Херсонський морський канал

Ставки портових зборів для суден у закордонному рейсі перевищують аналогічні ставки для суден у каботажному рейсі майже у 10 разів!

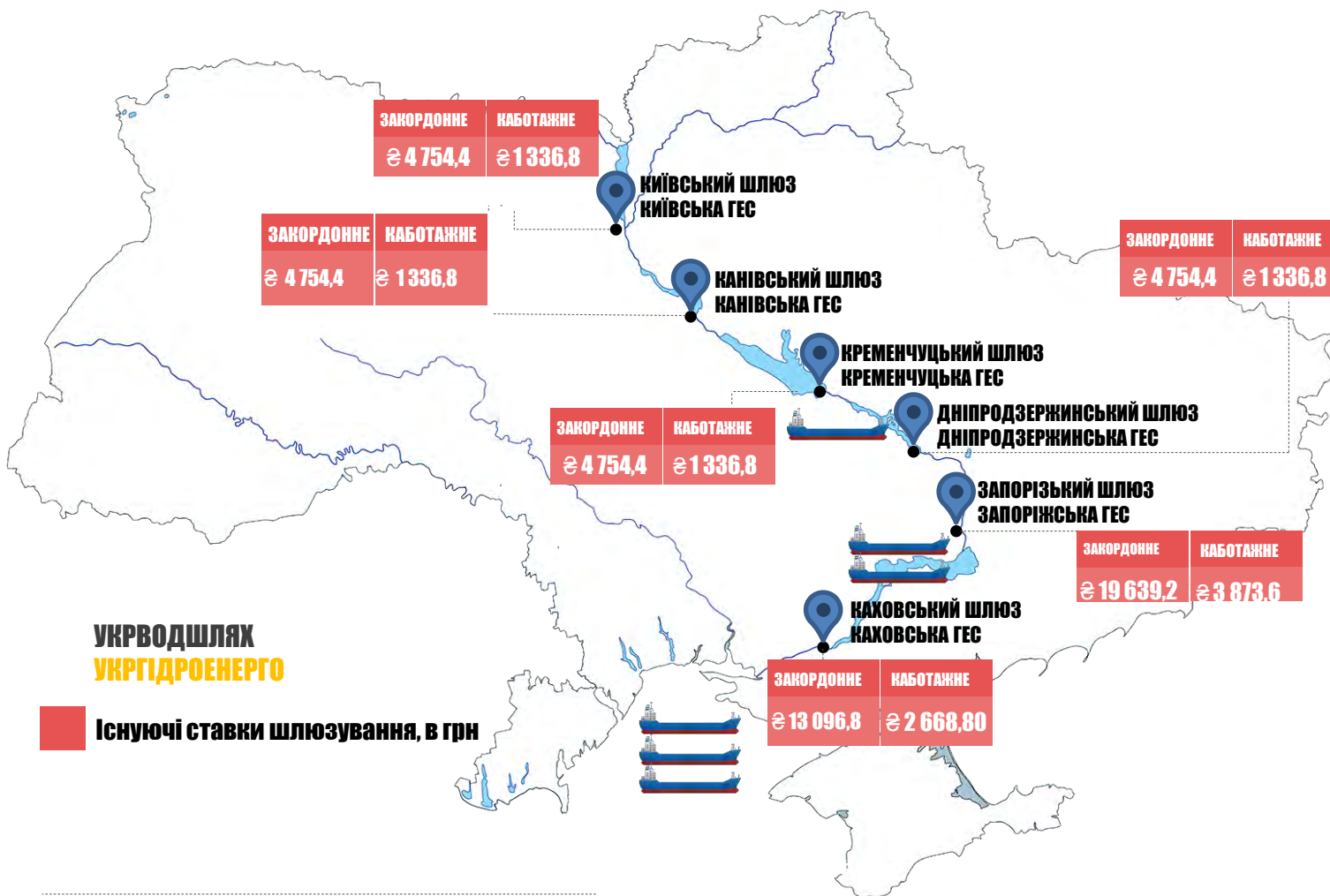
*** \$1,36/т – поточні збори для судна (2930 т) при виконанні закордонного рейсу**

ЛОЦМАНСЬКЕ ПРОВЕДЕННЯ



**Лоцманське проведення –
найсуттєвіша стаття
дисбурсменту, складає до 4
доларів США з тонни.**

ШЛЮЗУВАННЯ



Шлюзи утримує Укрводшлях. Але шлюзи є й частиною підприємств енергетичного комплексу – гідроелектростанцій, які утримує Укргідроенерго.

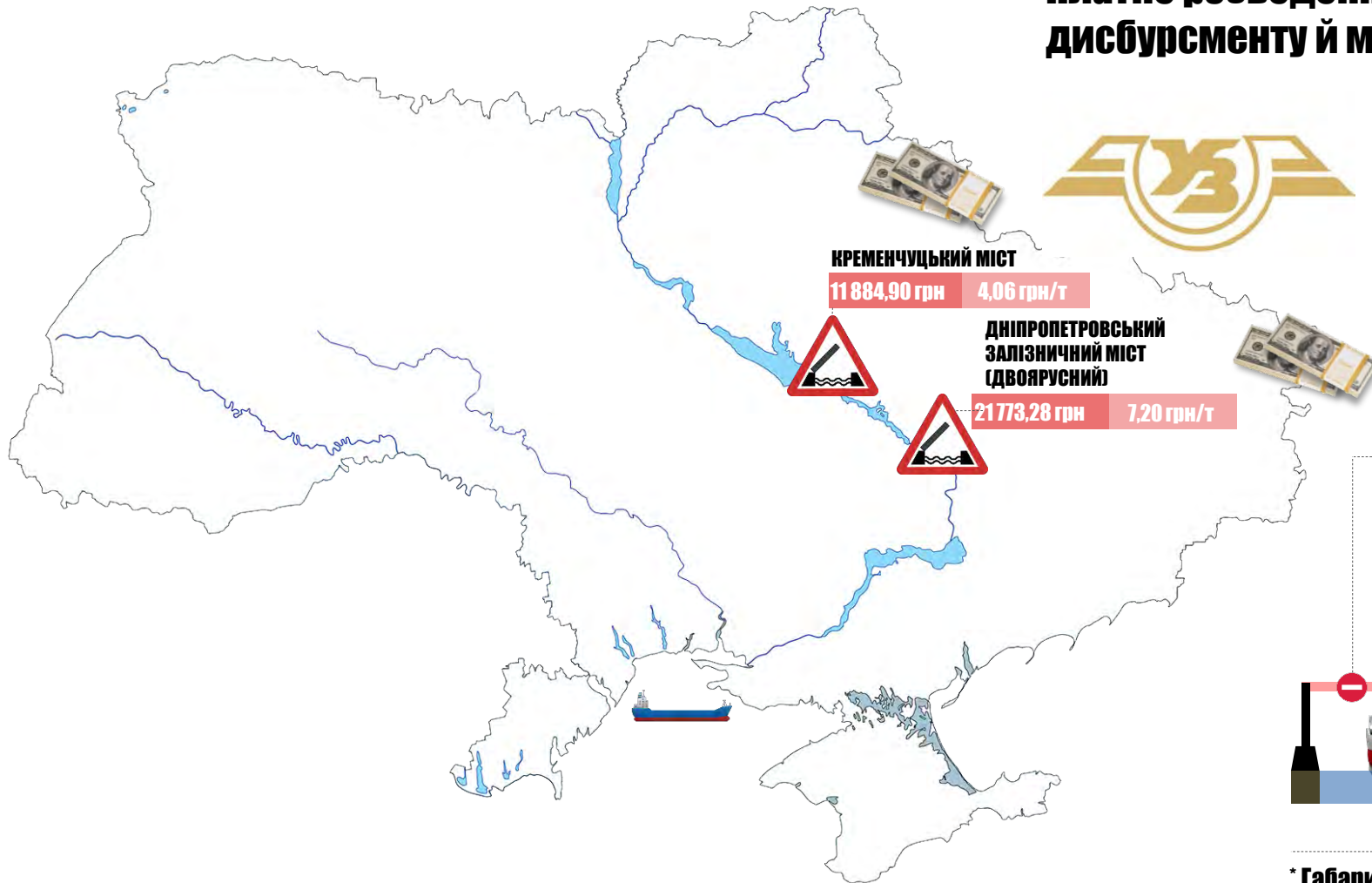
Утримання шлюзових споруд за рахунок судновласників не забезпечує належного фінансування та знижує рентабельність перевезень.

* Розрахунки для модулю судна 4001-10000 куб. метрів

РОЗВЕДЕННЯ МОСТІВ



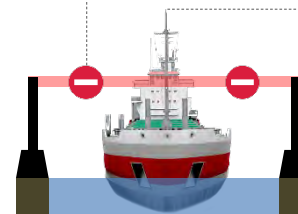
Платне розведення мостів є однією зі значних статей дисбурсменту й має бути скасоване.



*** Деякі типи суден та їх конструкція не дозволяють проходити повз мости без їх розведення.**

—	9,65 – 9,80 м м	Кременчуцький міст
—	8,45 – 8,55 м	Дніпропетровський міст

16,0 м	Сибірський
15,9 м	Сормовський
13,2 м	Волго-Балт
12,8 м	Омський
8,9 м	Св. Анна / Діва Марія
8,3 м	Барже-буксирний склад

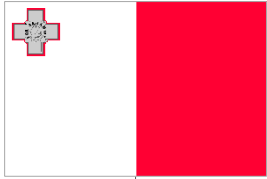


*** Габаритна висота суден у баласті**

ОДНОРАЗОВІ ДОЗВОЛИ



Мальта



Турція



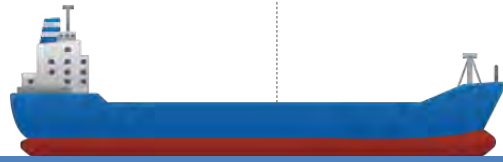
Беліз



Панама



...



Херсон

Дозвіл на входження до внутрішніх шляхів України, який видає Укрморрічінспекція створює штучну монополію на ринку фрахту й закриває міжнародне сполучення.



Днопоглиблення БДЛК



Морські порти



Райд морського порту



Існуючі місця рейдової перевалки



Нові місця рейдової перевалки



Стадії днопоглиблення

15/15

Рівень запланованої глибини



Вирішення проблематики річкового транспорту знаходиться в рамках повноважень Міністерства Інфраструктури, й не потребує прийняття окремого закону.



1 Портові збори: корабельний, причальний, якірний, швартовий, адміністративний, санітарний, маяковий



Наказ Міністерства інфраструктури України №316 від 27.05.2013

2 Лоцманське проведення



Наказ Міністерства інфраструктури України №965 від 03.12.2013

3 Шлюзування



Постанова Кабінету Міністрів України №350 від 15.04.2009

4 Розведення мостів



Стаття 99 Статуту залізниць України

5 Одноразові дозволи на заходження до річкових портів



Наказ Міністерства України №665 від 09.11.2012



Законодавче регулювання внутрішнього водного транспорту – нагальна потреба.

Відповідний законопроект розроблений та узгоджений робочою групою при Міністерстві Інфраструктури.

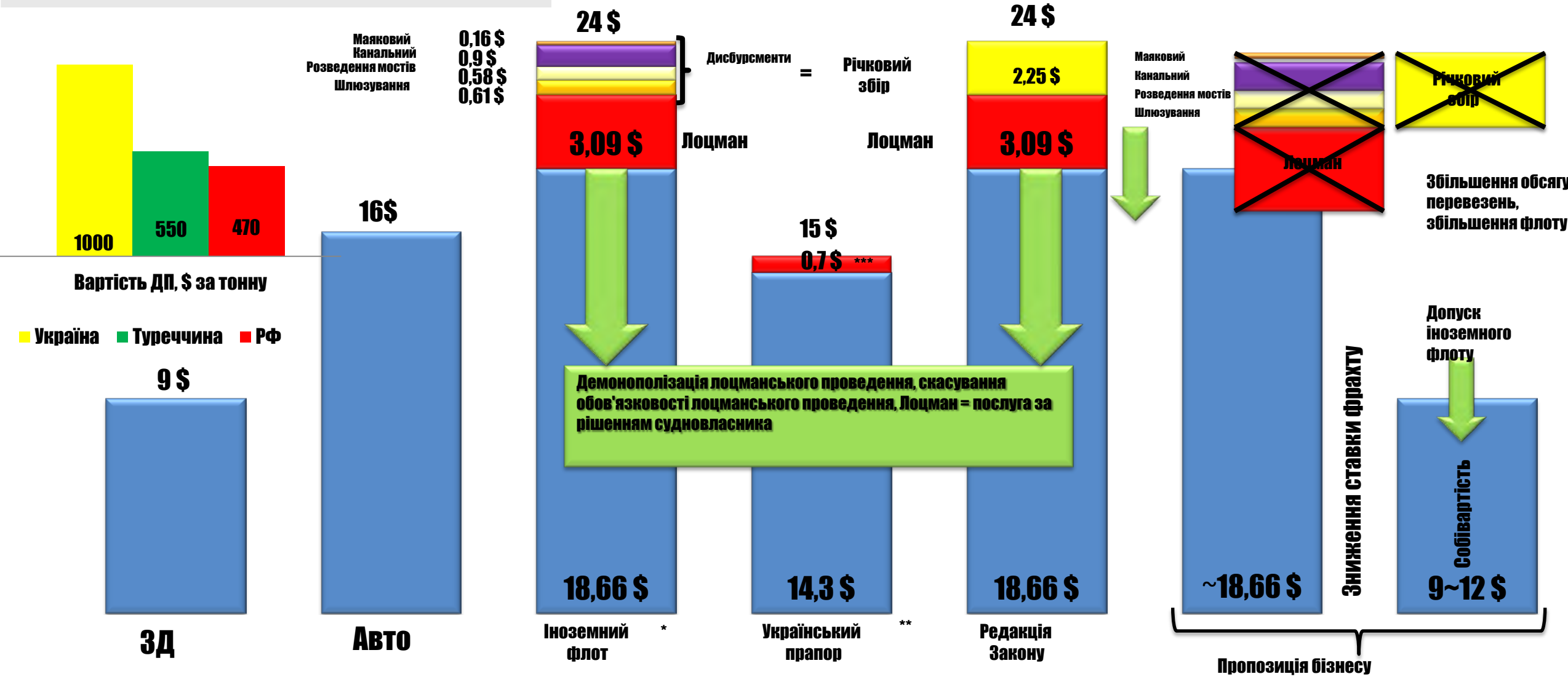
Внесення його в порядок денний та прийняття в найкоротшій перспективі – основа для розвитку всієї галузі.

Парламент має розглянути та прийняти Закон до кінця року.

60млн. тонн	5 млн. тонн	15 млн. тонн
1990	2014	2018-2020
Перевезення річкою		

* З лоцманською проводкою, розводною мостів
 ** Без лоцманської проводки, розводки мостів, портові збори по пільговим тарифам
 *** Дисбурсмент для українського прапора

Витрати на доставку з центральної України в Миколаїв



Річковий збір – новий податок, який не застосовується в жодній країні світу. Який розмір річкового збору - 0,5? 1,5? 2,25?

Пропозиція: Акцизний збір з палива – джерело фінансування та утримання судноплавних шляхів.

В разі обмеження навантаження вантажівок понад дозволені норми



70 тонн

Існуюча ситуація

16 \$ тонна



30 тонн

Пропозиція

25 \$ тонна



В разі створення ринкових умов фрахту

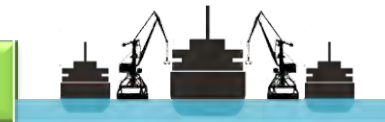
Доставка річкою при неринкових умовах

24 \$



**Доставка річкою за умови існування вільного ринку фрахту,
скасування тарифних обмежень**

10 \$



Логістика зернових сьогодні
Незбалансована тарифна політика

За умови обмеження навантаження
автотранспорту у 30 тон

За умови проведення реформи річного
транспорту згідно світової практики.
Збалансована тарифна політика

Автотранспорт

16 15 =31\$

25 15 =40\$

25 15 =40\$

Залізниця

5 7 9 15 =36\$

5 7 9 15 =36\$

5 7 9 15 =36\$

Річковий транспорт

5 7 24 5 =41\$

5 7 24 5 =41

5 7 10 5 =29,8\$

Результат: Відродження судноплавства на річках України



Комбінована зернова логістика



Поле – морський порт
автотранспортом



16\$ 70 тонн



15\$

31\$, знищені дороги

70 тонн

Пропозиція

25\$ 30 тонн

15\$

40\$,

30 тонн

Поле – елеватор-порт
залізницею



5\$



7\$

65-70 тонн



9\$



15\$



36\$

Судно типу Rapamax 65 000 тонн



40 000 тонн

37,9\$

34,8\$

25 000 тонн

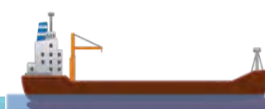
Поле – річковий елеватор -
судно на рейді річковий
транспорт



5\$



7\$



24 ↓



5\$

41\$

Пропозиція

5\$

7\$

10\$

5\$

27,8\$

Для вирівнювання логістики та встановлення балансу вантажопотоків потрібні наступні кроки:

- Обмеження завантаженості автотранспорту до 30 тонн
- Скасування монополії Дельта-Лоцман, лібералізація лоцманського проведення
- Скасування зборів для річкового транспорту, допуск іноземного флоту

**Виробництво зернових культур в регіонах з потенціалом переорієнтації вантажопотоку на водний транспорт
Перспективи росту врожайності**



Виробництво зернових
2015/2016

Виробництво зернових
2019/2020

Існуючі потужності
річкових терміналів
2015/2016

Додаткові потужності
зберігання річкової
логістики 2019/2020



**Загальне зростання потужностей перевалки на 2019/2020 може скласти 5-7 мільйонів тонн .
Додаткові потужності зберігання для річкової логістики можуть скласти 2,8 мільйонів тонн, в тому числі нових –
близько 1 млн. тонн
Інвестиційний потенціал у нові потужності зберігання з можливістю перевалки на водний транспорт складає
близько 250 мільйонів доларів США.**



З точки зору перерозподілу вантажопотоків ми визначили обсяги необхідних потужностей перевалки та зберігання, вони включають як існуючі потужності, так і необхідність будівництва нових.

Серед нових можуть бути як нові зернові термінали, так і нові стаціонарні та мобільні пункти перевантаження. Обсяги зернових можуть постачатися на перевантаження як з лінійних елеваторів, так і безпосередньо від фермерів з поля або з фермерських елеваторів.

**Мобільні пункти перевалки – збільшення перевантажувальних потужностей без багаторічного будівництва та значних інвестицій.
Досвід США на Міссісіпі, ЄС на Дунаї.**

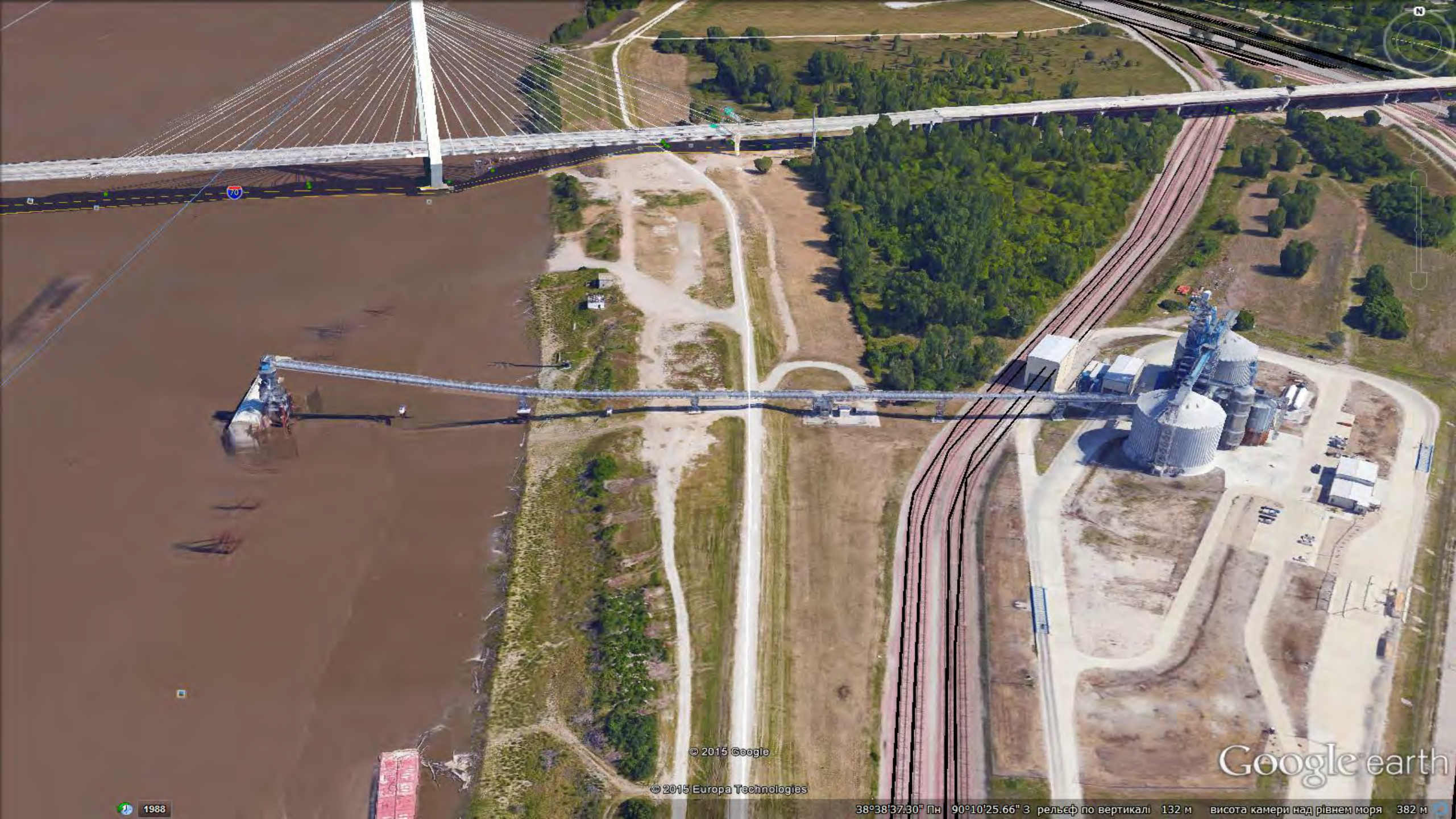






opus





20

© 2015 Google

© 2015 Europa Technologies

Google earth



Миссисипи

© 2015 Google

Google earth

1996

Дата отримання зображень: 1/7/2013 33°47'48.50" Пн 91°01'53.21" З рельєф по вертикалі 40 м висота камери над рівнем моря 767 м



Roosevelt Highway Rd

Лог Лоадер Шут

1996

© 2015 Google

Дата отримання зображень: 1/7/2013 33°49'14.42" Пн 91°01'19.93" З рельєф по вертикалі 42 м висота камери над рівнем моря 1.03 км

Google earth



© 2015 Google
© 2015 Europa Technologies

Google earth

1992

Дата отримання зображень: 11/8/2013 36°35'28.60" Пн 89°12'40.54" З рельєф по вертикалі 84 м висота камери над рівнем моря 408 м



River Rd

Mississippi River Trail

541

Блэк Пейн

© 2015 Google

© 2015 Europa Technologies

Google earth

1998

29°56'08.62" Пн 90°08'29.09" З рельєф по вертикалі 4 м висота камери над рівнем моря 906 м



Миссисипи Новый Орлеан Перевалка на панамакс

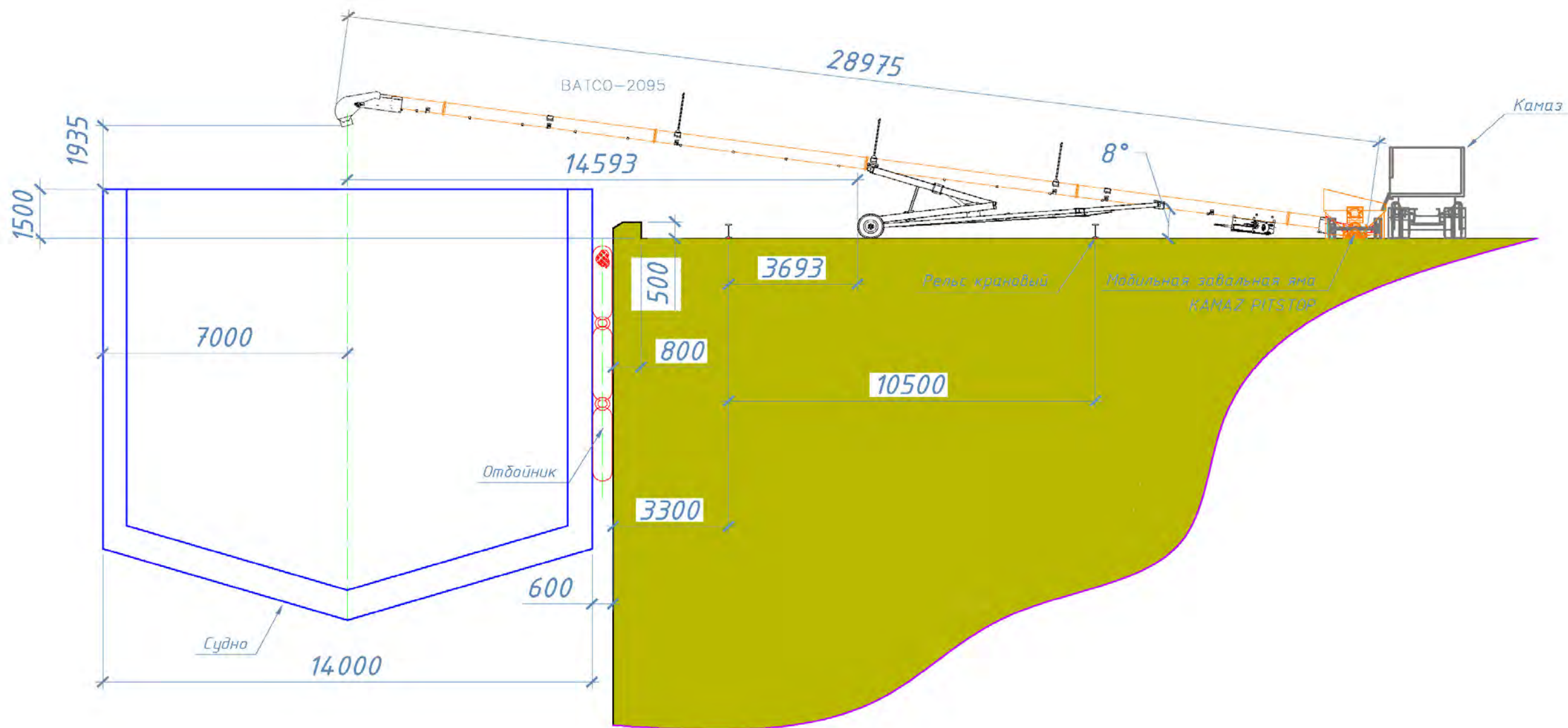
© 2015 Google
© 2015 Europa Technologies

Google earth

1998

30°03'16.79" Пн 90°34'58.62" З рельеф по вертикали 22 м висота камери над рівнем моря 632 м

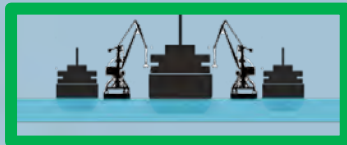
BATCO-2095 производительность до Q=245м³/ч.
BATCO-1800 КАМАЗ-PIITSTOP производительность до Q=250м³/ч.



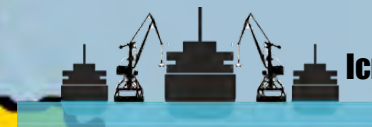
Білорусь



1,8/3,2м



Нові місця рейдової перевалки



Існуючі місця рейдової перевалки

Дніпропетровськ



3,2 / 3,8м

Херсон



3,8/7,6 м

Дніпровська затока



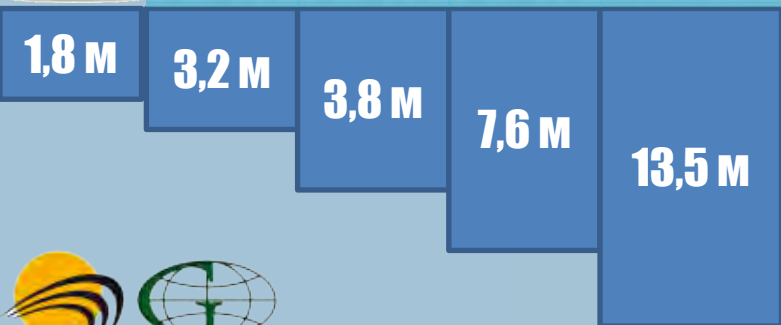
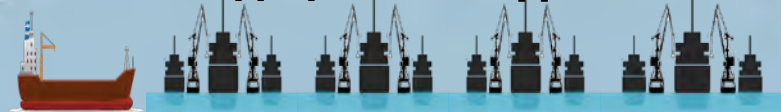
2-7,6/11,0м

Очаків



2-7,6/13,5м

Градація глибин Дніпра





E-40



Реалізація європейської ініціативи відродження річкового шляху E-40, який з'єднає Чорне та Балтійське моря через коридор «Вісла-Дніпро», відкриє Білорусі, Польщі, Україні та іншим країнам нові можливості для розвитку торгівлі, транскордонного туризму та міжкультурного діалогу, а також забезпечить стабільне зростання транзиту та перевезень, в тому числі, пасажирських, територією України.

ЕФЕКТ ВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУВАННЯ ПО РІЧКАМ УКРАЇНИ

РОЗВИТОК ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ УКРАЇНИ



www.ukragro.com



УКРАГРОКОМ



ГЕРМЕС-ТРЕЙДІНГ

НЕ ЗУПИНЯТИСЯ НА ДОСЯГНУТОМУ

	2015/2016			2019/2020						
Область	Виробництво 2015/2016 тис . тонн	Експорт 2015/2016 тис . тонн	Експорт річкою тис . тонн	Виробництво 2019/2020 тис . тонн	Експорт 2019/2020 тис . тонн	Експорт річкою 2019/2020 тис . тонн	Потужності зберігання наявні тис . тонн	Потужності перевалки тис. тонн		Дефіцит потужностей зберігання
								Наявні	Дефіцит потужностей перевалки	
Київська *	5 090,37	3 054,22	152,71	6 108,44	3 665,07	1 282,77	76,00	190,00	1 092,77	437,11
Черкаська *	6 057,41	3 634,44	181,72	7 268,89	4 361,33	1 526,47	75,20	188,00	1 338,47	535,39
Полтавська *	8 925,30	5 355,18	267,76	10 710,36	6 426,22	2 249,18	117,80	294,50	1 954,68	781,87
Запорізька	2 705,00	1 623,00	81,15	3 246,00	1 947,60	681,66	126,30	315,75	365,91	146,36
Кіровоградська	3 078,20	1 846,92	92,35	3 693,84	2 216,30	775,71	94,00	235,00	540,71	216,28
Дніпропетровська*	6 671,09	4 002,66	200,13	8 005,31	4 803,19	1 681,12	52,40	131,00	1 550,12	620,05
Херсонська	2 549,90	1 529,94	76,50	3 059,88	1 835,93	642,57	453,30	453,30	189,27	75,71
Всього	35 077,27	21 046,36	1 052,32	42 092,72	25 255,63	8 839,47	995,00	1 807,55	7 031,92	2 812,77

При визначенні розміру потужностей з перевалки були взяті до розрахунку показники суміжних областей, які не мають доступу до Дніпра але можуть використовувати потужності сусідніх областей.

Сумська 1629,1 тис. тонн	Харківська 3403,3 тис. тонн	Чернігівська 1372,3 тис. тонн	
Полтавська	2/3 Сумської	1/3 Харківської	+3852,585
Київська	2/3 Чернігівської		+2220,372
Черкаська	1/3 Чернігівської	1/3 Сумської	+2326,005
Дніпропетровська	2/3 Харківської		+1420,947