



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
"РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"



По итогам второго этапа реформы на железнодорожном транспорте по решению Правительства Российской Федерации создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

На основании Устава общества «Рефсервис» ОАО «РЖД» выступает на рынке перевозок скоропортящихся грузов в качестве филиала - перевозочной компании.



**"РЕФСЕРВИС" ОАО "РЖД" -
ЛИДЕР НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ
СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ**

Основные виды деятельности:

Перевозки во внутреннем и международном сообщении скоропортящихся и иных видов грузов железнодорожным транспортом общего пользования во всех типах железнодорожного подвижного состава (ПС), в специальных контейнерах, а также автомобильным транспортом.

Транспортная экспедиционная деятельность по организации перевозки скоропортящихся и иных видов грузов.

Оказание комплекса услуг по интермодальным перевозкам, в том числе логистические, погрузо-разгрузочные услуги, услуги по хранению грузов и другие.

Эксплуатация, содержание, техническое обслуживание, ремонт изотермического ПС, специализированных контейнеров, платформ и оборудования, модернизация изотермического ПС, а также ремонт и техническое обслуживание других типов подвижного состава и автотранспортных средств.



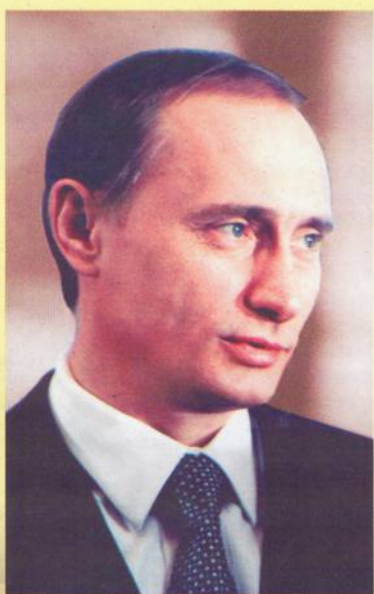
Россия, 107228, Москва, ул. Новорязанская, д. 1
Тел. +7 (095) 262-4527, 262-0431
Факс: +7 (095) 262-7336, 262-3973
E-mail: refserv@css-mps.ru

журнал российских



железных дорог

МАГИСТРАЛЬ XXI ВЕК



ВОСТОК-ЗАПАД: ВЕЛИКИЙ ТРАНЗИТ

...В современном мире транспорт — один из ключевых факторов развития любого государства. А интеграция в этой сфере создает необходимые условия для успешного взаимодействия стран на евразийском континенте...

В. Путин.

стр. 13

№ 2 2003

www.morvesty.ru/magistral/



Совет директоров

16 октября в Москве состоялось первое заседание Совета директоров ОАО «РЖД». Председателем совета директоров избран Виктор Христенко.



Состав совета директоров утвержден распоряжением № 1471-р от 9 октября 2003 года главы федерального правительства **Михаила Касьянова**. Согласно распоряжению правительства, численность совета директоров компании составляет 11 человек.

В состав совета директоров вошли: первый заместитель министра финансов **Сергей Вязалов**, заместитель министра имущественных отношений **Николай Гусев**, заместитель руководителя аппарата правительства **Алексей Кигим**, заместитель руководителя администрации президента **Дмитрий Козак**, министр путей сообщения **Вадим Морозов**, президент ОАО «РЖД» **Геннадий Фадеев**, министр транспорта **Сергей Франк**, вице-премьер **Виктор Христенко**, первый заместитель министра экономического развития и торговли **Андрей Шаронов**, министр по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства **Илья Южанов**, вице-премьер **Владимир Яковлев**.

Распоряжением правительства определен также состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД» из 7 человек.

Крупнейшую российскую транспортную компанию ОАО «РЖД», 100% акций которой принадлежат государству, возглавил бывший министр путей сообщения России **Геннадий Матвеевич Фадеев**.

24 октября 2003 года совет директоров ОАО «РЖД» назначил первыми вице-президентами ОАО «РЖД»:

Владимира Якунина – финансово-экономический блок;
Хасяна Зябирову – производственный блок.

Р.С. Совет директоров ОАО РЖД утвердил высших менеджеров и членов правления компании.

Вице-президентами ОАО «РЖД» назначены Федор Андреев, бывший первый заместитель президента компании «АЛРОСА», Анна Белова, бывший заместитель главы МПС, Салман Бабаев, бывший начальник Приволжской железной дороги, Николай Бурносков, бывший руководитель департамента МПС, Валентин Гапанович, бывший главный инженер Октябрьской железной дороги, Сергей Иванов, Сергей Козырев, Галина Крафт, Борис Лапидус, Алексей Мерсиянов, Сергей Пегов (все - бывшие руководители департаментов МПС), Владимир Пустовой, Владимир Сазонов (бывшие заместители главы МПС), Виктор Сехин, бывший начальник Забайкальской железной дороги. Вице-президенты одновременно стали членами правления ОАО «РЖД».

Всего в состав правления ОАО «РЖД» назначены 25 человек.

Тринадцать стандартов

Президент ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) **Геннадий Фадеев** провел селекторное совещание с руководителями железных дорог и предприятий отрасли, в ходе которого обозначил 13 направлений или, по его словам, «стандартов развития компании» на втором этапе реформирования отрасли в 2004-2007 годах.

Главным направлением глава РЖД назвал вопрос построения новых отношений с грузоотправителями и грузополучателями. По словам Г. Фадеева, «клиенты железных дорог становятся равноправными партнерами и их потребности должны полностью удовлетворяться».

Система корпоративных стандартов ОАО «РЖД», подчеркнул Г. Фадеев, предполагает построение работы отрасли таким образом, чтобы обеспечить как минимум 10% рентабельности, полное обеспечение налоговых выплат, повышение производительности труда и мотивации работников компании.

Глава ОАО «РЖД» отметил также, что компания намерена создавать совместные операторские компании по перевозкам с другими акционерными обществами, применять гибкую систему тарифов на перевозки, обеспечить четкую транспортную связь между Азией и Европой.

По словам Г. Фадеева, к 2007 году рост объемов грузовых и пассажирских перевозок составит не менее 5%, а грузооборот железных дорог России превысит 2 трлн., тоннокилометров в год, рост грузовых перевозок должен составить не менее 21,6%, пассажирских – более 8%. Скорость доставки грузов потребителям должна увеличиться на 10%.

По мнению Г. Фадеева, реализация корпоративных стандартов в 2004-2007 годах позволит привлечь в развитие отрасли «крупные сторонние инвестиции».

В уставе – полтора триллиона

Уставный капитал ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), постановление о создании которого подписал премьер-министр РФ **Михаил Касьянов**, составит 1 трлн. 535,7 млрд. рублей, сообщил начальник центра МПС по связям со СМИ **Константин Пашков**.

Он отметил, что функции государственного регулирования железнодорожного транспорта сохраняются за МПС РФ, функции хозяйственного управления полностью перейдут к ОАО «РЖД».

Правительство РФ осуществляет права собственника 100% акций ОАО «РЖД» посредством выполнения полномочий собрания акционеров. Кроме того, закон устанавливает запрет на продажу, залог или иные способы отчуждения акций ОАО «РЖД».

В уставный капитал новой компании вошли 987 предприятий и организаций из 2046, составлявших систему МПС России. Это 17 железных дорог, заводы по ремонту пассажирских и грузовых вагонов, заводы по изготовлению запасных частей для подвижного состава, проектно-изыскательские организации, научно-исследовательские организации, строительные организации, предприятия рабочего снабжения, общественного питания.

Еще 673 предприятия (объекты социальной сферы, учебные заведения) будут переданы в ведение региональных органов власти, 295 предприятий и организаций сохранятся в составе МПС, а 80 предприятий подлежат прямому акционированию.

С созданием ОАО «РЖД», подчеркнул К. Пашков, начинается второй этап реформирования железнодорожного транспорта, в частности намечается выделение в дочерние АО самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте (пассажирские перевозки в дальнем следовании, отдельные специализированные грузовые перевозки, перевозки пассажиров в пригородном сообщении, услуги по ремонту технических средств и производству запасных частей, а также иные виды деятельности, не связанные с перевозками).

Основные функции МПС РФ

В Москве состоялся брифинг министра путей сообщения Вадима Морозова, посвященный новому положению МПС в связи с окончанием первого этапа структурной реформы железнодорожного транспорта и передачей хозяйственных функций вновь образованному ОАО «Российские железные дороги».

По словам Вадима Морозова, в «практически согласованном» проекте Положения о МПС России определены следующие основные функции ведомства:

- разработка и реализация государственной политики, направленной на максимальное удовлетворение спроса потребителей услуг железнодорожного транспорта;
- создание условий для устойчивой работы железнодорожного транспорта с целью обеспечения жизнедеятельности всех отраслей экономики, обороноспособности и национальной безопасности страны (Вадим Морозов отметил, что сегодня железнодорожный транспорт выполняет

большую часть государственно значимых перевозок);

- разработка стандартов и норм, определяющих порядок функционирования железнодорожного транспорта;
- участие в разработке и реализации государственных программ развития транспортной системы страны (в тесном сотрудничестве с другими министерствами и ведомствами, в частности Министерством транспорта);
- осуществление контроля и участие в реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России»;
- подготовка предложений по тарифной политике на железно-

рожном транспорте для внесения на рассмотрение Правительства Российской Федерации;

- развитие высшего и среднего технического профессионального образования и др.

Вадим Морозов подчеркнул, что «в связи с окончанием первого этапа реформирования отрасли и образованием ОАО «Российские железные дороги» роль МПС возрастает многократно в связи с необходимостью жесткого государственного регулирования и проведения государственной политики в сфере железнодорожного транспорта независимо от его организационно-правовой формы, формы собственности и ведомственной принадлежности».

Американцы идут

Президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев встретился с президентом и главным исполнителем директором компании «Дженерал Электрик Транспортные системы» Шарлин Бегли.



Он проинформировал американских коллег о заседании Государственного совета России по транспортной политике и отметил, что среди прочих обсуждался вопрос о будущем российского транспортного машиностроения.

«Мы заинтересованы именно в российском производителе, но вместе с тем считаем, что возникновение конкуренции в этой области станет толчком к развитию отечественного машиностроения. Если иностранные компании готовы создавать предприятия на территории России, то ОАО «РЖД» может только приветствовать их приход на российский рынок», — подчеркнул Геннадий Фадеев.

Было отмечено, что Российские железные дороги готовы поддержать любого производителя железнодорожного оборудования, производящего его в

России, если продукция отвечает высоким техническим требованиям и экономически выгодна.

Напомним, в 2001 году российские железные дороги получили от компании «Дженерал Электрик Транспортные системы» предложение о сотрудничестве в области модернизации тепловозов 2 ТЭ10 с использованием основного комплектующего оборудования (дизель 7FDL, тяговый генератор, вспомогательные электрические машины, система управления тепловозом и др.) производства компании. Компания, в частности, предполагает организовать в Ленинградской области совместное производство дизелей для модернизации тепловозов.

«Причем речь идет о строительстве «с нуля» крупного предприятия, которое будет работать с использованием передовых технологий и самой современной техники, — заявила Шарлин Бегли. — Кроме того, мы готовы рассматривать варианты совместной работы с ведущими в этой области российскими предприятиями, такими, как ОАО «Брянский машиностроительный завод» и ОАО «ХК «Коломенский завод».

В свое время российская сторона предложила компании «Дженерал Электрик Транспортные системы» в течение 2002-2003 гг. выполнить модернизацию тепловоза 2ТЭ10 по своей технологии и провести в России его эксплуатационные испытания.

В июле 2003 года модернизированный тепловоз прошел стендовые заводские испытания. В настоящее время он находится в Брянске. В ближайшее время начнутся испытания этого тепловоза в условиях его предполагаемой эксплуатации на российских железных дорогах. Комплекс испытаний предполагает проверку параметров модернизированного тепловоза при эксплуатации в зимний и летний периоды.

«Только по результатам этих испытаний будет приниматься решение о реализации совместного проекта с компанией «Дженерал Электрик Транспортные системы», — подчеркнул президент АО «РЖД».

В беседе с представителями компании «Дженерал Электрик Транспортные системы» он отметил также, что вопрос модернизации тепловозов является сегодня одним из важнейших для железнодорожного транспорта

У МПС осталось двенадцать миллиардов

Стоимость имущества комплекса Министерства путей сообщения после образования ОАО «РЖД» оценивается в 12 млрд. р.

По словам министра путей сообщения Вадим Морозов проект Положения о структуре МПС России 7 территориальных органов, кот на местах будут обеспечивать связь с пользователями у железнодорожного транспорта промышленными предприятиями, а также контролировать работу железнодорожных компаний. Предполагается, что центральный аппарат министерства будет насчитывать сотрудников. Еще 420 чел будут работать в территориальных органах МПС РФ. В структуре министерства остан около 80 тысяч работников сотрудники федеральных государственных унитарных предприятий, а также вневедомственная охрана на железнодорожном транспорте, насчитывающая ло 50 тысяч человек).

России, поскольку тепловоз парк по-прежнему занимает значительную долю в локомотивном парке российских железных дорог, но его технический уровень не отвечает современным требованиям. Решением этого вопроса в настоящее время занимаются ведущие отраслевые научно-исследовательские институты и российские предприятия, один из возможных вариантов модернизации локомотивов уже разработан Коломенским тепловозостроительным заводом.

«Модernизированный тепловоз по своим характеристикам должен значительно превосходить российские образцы, только в этом случае предложенный проект будет одобрен Правительством Российской Федерации», — заявил Геннадий Фадеев.

Шарлин Бегли согласилась, что компания «Дженерал Электрик Транспортные системы», придавая большое значение сотрудничеству с российскими партнерами, постарается сделать от нее зависящее, чтобы занять на российском рынке

Подписан сводный акт

С 1 октября 2003 года ОАО «Российские железные дороги» возлагает на себя функции хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте. За МПС России остаются функции государственного регулирования. Об этом заявил 30 сентября президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев во время торжественного подписания Сводного передаточного акта на имущество и обязательства организаций федерального железнодорожного транспорта, передаваемых в качестве вклада в уставный капитал ОАО «Российские железные дороги».



В церемонии также приняли участие исполняющий обязанности министра путей сообщения Российской Федерации **Вадим Морозов** и первый заместитель министра – статс-секретарь Министерства имущества Александр Браверман.

«С подписанием Сводного передаточного акта завершается создание крупнейшей в России компании и заканчивается первый этап структурной реформы на железнодорожном транспорте, – отметил Геннадий Фадеев. – С 00 часов 1 октября 2003 года ОАО «Российские железные дороги» возлагают на себя функции хозяйственной деятельности».

Сводный передаточный акт является реальным наполнением уставного капитала ОАО «РЖД» имуществом федерального железнодорожного транспорта. В соответствии с этим документом Российская Федерация в лице и.о. министра путей сообщения Вадима Морозова и первого заместителя министра имущества Александра Бравермана в качестве вклада в уставный капитал ОАО «РЖД» передает, а ОАО «Российские железные дороги» в лице

президента Геннадия Фадеева принимает имущественные комплексы государственных предприятий и имущество с учетом обязательств государственного транспорта. В соответствии с совместным решением Минимущества России и МПС России Сводный передаточный акт подписан на основании результатов инвентаризации имущества железнодорожного транспорта на дату 30 июня 2003 года.

Балансовая стоимость передаваемого в уставный капитал ОАО «РЖД» имущества составляет 1 триллион 535 миллиардов 700 миллионов рублей. По словам президента ОАО «РЖД», «890 миллиардов рублей приходятся на инфраструктуру, 280 миллиардов являются стоимостью подвижного состава, здания оценены в 193 миллиарда рублей».

В свою очередь исполняющий обязанности министра путей сообщения РФ Вадим Морозов отметил, что «первый этап реформы проведен «строго по графику скорого поезда» параллельно с ведением эксплуатационной деятельности».

На сегодняшний день завершены все необходимые мероприятия для начала функционирования ОАО «Российские железные дороги»: зарегистрированы филиалы новой компании и назначены их руководители, выданы печати как головной организации, так и филиалам новой компании, утверждены штатные расписания филиалов ОАО «РЖД». К 00 часов 1 октября 2003 года будут закрыты все основные и подсобные доходные счета МПС России и одновременно произойдет открытие банковских счетов ОАО «РЖД».

ДЛЯ СПРАВКИ

Инвентаризация имущества и обязательств, предприятий и учреждений федерального железнодорожного транспорта была проведена в соответствии с Планом первоочередных мероприятий по реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. №384.

В декабре 2001 г. по решению Комиссии Правительства Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта была образована Центральная инвентаризационная комиссия из представителей МПС России, Минимущества России, Минфина России, МЧС России, МВД России и ФСФО России.

По месту расположения управлений железных дорог и непосредственно МПС России были образованы 18 региональных инвентаризационных комиссий из представителей железных дорог, территориальных подразделений Минимущества России и органов управления имуществом субъектов Российской Федерации.

На 2056 юридических лица, включая 5027 балансодержателей имущества железнодорожного транспорта, были созданы 14032 рабочие инвентаризационные комиссии из числа штатных работников предприятий, учреждений и их структурных подразделений.

МИНИСТРОМ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РФ НАЗНАЧЕН ВАДИМ МОРОЗОВ

7 октября Президент РФ Владимир Путин подписал Указ № 1188 о назначении Вадима Николаевича Морозова министром путей сообщения РФ.

Вадим Морозов 1954 года рождения, русский, инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог.

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1971 году на Октябрьской железной дороге в локомотивном депо Волховстрой слесарем. После окончания в 1977 году Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта работал на той же дороге дежурным по горке, маневровым диспетчером, заместителем начальника и начальником станции, заместителем начальника и начальником отделения дороги, начальником службы, заместителем и первым заместителем начальника дороги, начальником Октябрьской железной дороги. Затем занимал должность заместителя председателя Законодательного собрания Ленинградской области, работал первым заместителем начальника Юго-Восточной железной дороги, заместителем министра путей сообщения Российской Федерации.

С мая 2000 г. – первый заместитель начальника Московской железной дороги.

В 2002 г. назначен первым заместителем министра путей сообщения РФ. 23 сентября 2003 года назначен и.о. министра путей сообщения.

ОТКРЫТЫ СЧЕТА ОАО «РЖД»

С 1 октября 2003 года открыты 17 основных счетов ОАО «РЖД». Основные счета МПС России в свою очередь закрыты 30 сентября.

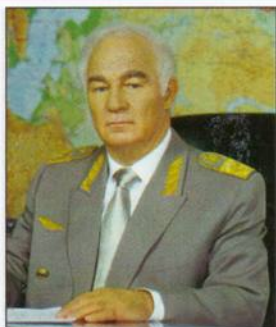
Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» в лице президента **Геннадия Фадеева** заключило договор с банками об открытии расчетных счетов ОАО «РЖД» для учета выручки от перевозок по месту нахождения филиалов компании.

Уполномоченные банки открыли ОАО «РЖД» расчетные счета и приступили к расчетно-кассовому обслуживанию операций компании. Все счета были открыты в течение одного рабочего дня с даты подписания договоров.

С 1 октября на банковские счета ОАО «РЖД» зачисляются средства, поступающие с расчетных счетов для учета выручки от перевозок по месту нахождения отделений, станций, технологических центров по обработке перевозочных документов железных дорог – филиалов ОАО «РЖД», а также средства, поступающие от других организаций и учреждений в оплату выполненных перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа.



Вадим МОРОЗОВ, министр путей сообщения Российской Федерации



Геннадий ФАДЕЕВ,
президент ОАО РЖД

РОЖДЕНИЕ ИМПЕРИИ

Президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев выступил с программой действий

Великие события требуют надлежащего ритуала. Это правило справедливо не только для императорского Китая, где было рождено, но и для любых империй, включая империи коммерческие.

Не стала исключением и крупнейшая в мире железнодорожная империя, возникшая в России в ходе реформы МПС. Событием, возвестившим о ее рождении, стало программное выступление президента ОАО «РЖД» Геннадия Фадеева на Всероссийском селекционном совещании, охватившем десять часовых поясов и 245 тысяч человек, собравшихся у динамиков и мониторов технологической связи. Само выступление проходило в зале заседаний компании, где собрался высший эшелон руководства и почетные гости, включая, надо отдать должное организаторам, и ветеранов МПС. Вся обстановка настраивала участников на торжественный лад. Это был действительно праздник, и праздник долгожданный. Выступление Геннадия Фадеева подвело итог многомесячному мучительному периоду неопределенности, связанному с далеко не простым рождением новой крупнейшей в мире железнодорожной компании.

Знаменательна и сама форма выступления Г.Фадеева – селекционное совещание. Это не «железнодорожная экзотика», а осязаемое свидетельство победы желез-

ветском пространстве. Сегодня, несмотря на различные организационные и юридические формы железнодорожных ведомств стран СНГ и Прибалтики, вся железнодорожная сеть с широкой, «русской» колеей действует как единый перевозочный механизм. И это внушает оптимизм не только в отношении экономической интеграции, но и в отношении эффективной работы железных дорог на последующем этапе, когда появятся дочерние компании.

К чести «старого» МПС и его руководства, несмотря на тяжелые экономические условия последних лет, все эти годы шел про-

К чести «старого» МПС и его руководства, несмотря на тяжелые экономические условия последних лет, все эти годы шел процесс технической модернизации дорог. Завершена модернизация Транссиба, полным ходом идет завершение полностью электронной системы управления движением вагонного состава, подготовлено к серийному производству новое поколение подвижного состава, сохранены отраслевая наука и учебные заведения... Успехи и заслуги железнодорожников велики и бесспорны, особенно на общем экономическом фоне.

нороджников в «неизвестной войне» за сохранение в составе ОАО «РЖД» системы технологической связи – «Транстелекома». Сохранив в составе новой компании «Транстелеком», удалось отстоять единство отрасли и физическую основу для перевода железных дорог на информационные технологии обеспечения вагона и грузооборота.

Несмотря на двенадцать лет затяжного кризиса, железнодорожникам удалось обеспечить бесперебойную и традиционно эффективную работу не только на территории России, но и сохранить технологическое единство железных дорог на всем постсо-



цесс технической модернизации дорог. Завершена модернизация Транссиба, полным ходом идет завершение полностью электронной системы управления движением вагонного состава, подго-

товлено к серийному производству новое поколение подвижного состава, сохранены отраслевая наука и учебные заведения, успехи и заслуги железнодорожников велики и бесспорны, особенно на общем экономическом фоне.

Были в выступлении президента ОАО «РЖД» и спорные моменты. Например, некорректно с заслугой МПС рост грузооборота наблюдавшийся в последние годы особенно в отношении крупных грузов, на которые новые дороги имеют фактически монополию. И тем более не считая заслугой железных дорог опережающий рост доходов, которые для всей остальной экономики являются тарифной нагрузкой, снижающей ее конкурентоспособность.

Не является грузооборот критерием оптимальности транспортной системы. Спрос на перевозочные услуги по целому ряду новых грузов крайне неэластичен. Например, перевозки угля таллопроката практически висят от перевозочного тарифа, поскольку альтернативы железнодорожным перевозкам практически нет. И грузооператор вынужден оплачивать тариф за перевозку до тех пор, пока рост себестоимости не рвет производство. Поэтому, оценка адекватности тарифа 10-01 на основе статистики перевозок вызывает большие сомнения.

Нельзя отнести к достижениям реформы и рост операционного вагонного парка, достигшего уже трети численности

МПС. К сожалению, это не стимулирование конкурентной борьбы на железных дорогах, а следствием лавинообразно нарастающей нехватки исправного вагонного состава в МПС. Фактически

частный парк приобретался грузовладельцами за свой счет не для получения дохода, которого до появления вагонной составляющей и быть не могло, а исключительно для физического обеспечения перевозок, которые стали узким местом в производстве. Не решает проблемы и величина вагонной составляющей, явно заниженная. По сути 12-15% – это не более чем «вагонная скидка», но уж никак не «вагонная составляющая». А пока «вагонная скидка» не доросла до «вагонной составляющей», по-

...Г. Фадеев объявил о проведении с 1 октября индексации зарплаты и введении новой тарифной сетки, что повысит зарплату в отрасли примерно на 30%.

купка и эксплуатация вагонного парка – это не рентабельный бизнес, способный привлечь капитал, а скрытая надбавка к тарифу – «за бесперебойную подачу исправных вагонов».

Не нашел должного отражения в докладе и центральный вопрос отношений перевозчика и грузовладельца – тарифная политика. Не нашел, хотя главный вопрос любого перевозочного рынка – «сколько?». И хотя вопрос о тарифах полностью переходит в ведение ФЭК, не секрет, что роль МПС и ОАО «РЖД» в формировании тарифной политики останется решающей.

Итак, на ближайшее время мы имеем Прейскурант 10-01, сформированный на основе баланса доходов и расходов «старого» МПС. В то же время из состава имущества ОАО выведено значительное число убыточных объектов МПС. Очевидно, что при том же тарифе доходы и особенно прибыли ОАО «РЖД» резко возрастут. Куда пойдут эти дополнительные доходы? На снижение тарифа? Если да, то почему об этом не сказано? Если нет, то почему грузовладельцы должны безвозвратно кредитовать перевозчика, пусть даже и ради его развития? И что даст реформа грузовладельцу, ради которого она проводится? Не проще ли жить по законам рынка: «услуги – отдельно, кредит – отдельно», тем более что, по словам Г.Фадеева, предложений от потенциальных кредиторов более чем достаточно?

Превращение вчерашнего министерства из государственной структуры в коммерческую компанию было отражено и появлением в докладе соответствующего раздела о формировании «корпоративной культуры», «корпоративных ценностей» и «командного духа» (team spirit) компании, а также заявлено о существовании у ОАО «РЖД» «миссии». Миссия миссией, но в разделе явно не хватало абзаца об ответственности перед клиентом. Ведь разве не в этом «миссия» любого добросовестного перевозчика?

Состоялось и первое материальное поощрение работников корпорации – Г. Фадеев объявил о проведении с 1 октября индексации зарплаты и введении новой тарифной сетки, что повысит зарплату в отрасли примерно на 30%. И эту приятную новость узнали 245 тысяч работников, участвовавших в селекторном совещании, узнали одновременно.

Впрочем, настойчивое упоминание в докладе корпоративности вызывает естественный вопрос о соотношении в деятельности ОАО «РЖД» общенациональных, государственных целей и интересов, с одной стороны, и корпоративных целей и интересов – с другой. Во всяком случае история РАО «ЕЭС» и РАО «Газпром» дает поводы для такого рода вопросов. С другой стороны – 100% госсобственность на акции такого рода опасения дезавуирует. Если, конечно, этот госпакет не будет передан в доверительное управление руководству компании, как это было с «Газпромом».

Впрочем, большинство спорных вопросов, возникающих при слушании доклада, возникли не вчера, и в будущем вполне разрешимы. Гораздо важнее, что выступление Г.Фадеева полностью сняло основные опасения, связанные с реформой МПС, – угрозу «шокового» реформирования. Прозвучавшая в тот день фраза об эволюционном характере реформы – это, пожалуй, ключевой момент всего выступления.

Хороший признак – и сохранение в составе ОАО «РЖД» сплоченного, проверенного и компетентного руководящего ядра «старого» МПС, включая в первую очередь самого Геннадия Матвеевича.

Итак, новый корабль – ОАО «РЖД», управляемый надежной командой и опытным капитаном, поднимает паруса. Ну что же, попутного ветра!

Александр ОРЛОВ,
наш спец. корр.

ОАО «РЖД» ЗАЙМЕТ ГЛАВНОЕ ЗДАНИЕ МПС

Основное административное здание Министерства путей сообщения России на улице Старой-Басманной в Москве передано в уставный капитал АО «Российские железные дороги» (РЖД), и там разместилась администрация новой компании, сообщили в МПС РФ.

В МПС отметили, что такое решение принято по согласованию с Минэкономразвития и Минимуществом РФ.

Аппарат МПС РФ разместится в находящемся недалеко другом здании, принадлежащем железнодорожному ведомству.



ГАРАНТИИ ОТ РЖД

– Реформа железнодорожного транспорта создает долгосрочные гарантии загрузки предприятий металлургии, машиностроения, других отраслей промышленности и создает условия для их модернизации, – заявил президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев в программном выступлении на общероссийском селекторном совещании, посвященном созданию ОАО «РЖД».

По его словам, удовлетворяя спрос железнодорожного транспорта, наша промышленность должна приступить к выпуску надежных энергоэффективных локомотивов, комфортабельных пассажирских вагонов и электропоездов, а также высококачественных рельсов и колесных пар. Первые успешные примеры сотрудничества железнодорожников с промышленными предприятиями уже есть. Это новые электропоезда, с успехом эксплуатируемые на Московской дороге, качественно новые колесные пары, выпуск которых освоен на Выксунском комбинате, вагонное литье на чебоксарском заводе «Промтрактор», дизельные двигатели и тепловозы на Коломенском заводе.

«Реформа железнодорожного транспорта, – заявил Геннадий Фадеев, – призвана оправдать ожидания общества, государства, клиентов и бизнеса. Но удовлетворить все существующие ожидания совсем не просто». По его словам, необходимо четко видеть и предотвращать риски, с которыми может столкнуться компания. В рыночных конкурентных условиях всегда существует риск потери высокодоходных клиентов, а конкуренция на транспортном рынке будет нарастать. «Находясь в условиях жесткого тарифного регулирования, мы сами рискуем столкнуться с неуправляемым ростом цен поставщиков», – отметил президент ОАО «РЖД».

ОАО РЖД в условиях конкурентного давления

Об этом заявил в программном выступлении президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев, выступая на селекторном совещании, посвященном организации открытого акционерного общества «Российские железные дороги», стратегическим целям развития и первоочередным задачам деятельности компании.

Геннадий Фадеев отметил, что, принимая от МПС функции хозяйственного управления на железнодорожном транспорте, ОАО «РЖД» изначально является крупнейшей компанией России, обеспечивающей с учетом трубопроводного транспорта 39% совокупного грузооборота и свыше 41% пассажирооборота. Это одна из крупнейших транспортных систем мира, занимающая 2-3-е места по объемным показателям. Вместе с тем огромные объемы перевозок не полностью характеризуют реальное положение компании «Российские железные дороги» на рынке транспортных услуг.



Так, в пассажирском сообщении география и качественные характеристики перевозок не всегда соответствуют предъявляемому спросу, а при динамично растущих объемах грузовых перевозок не обеспечивается должное качество обслуживания мелких и средних грузоотправителей.

Уже сейчас во многих сегментах рынка Российские железные дороги работают в условиях реальной конкуренции. Автомобильными дорогами федерального значения дублируются более 70% железных дорог, а железнодорожные перевозки дорогостоящих промышленных и продовольственных товаров нередко проигрывают в конкурентоспособности автотранспорту при дальности до 800 километров. Кроме того, в ряде сегментов рынка грузовых перевозок существует серьезная конкуренция с речным и трубопроводным транспортом.

Геннадий Фадеев отметил, что конкуренция развивается и на самом рынке железнодорожных перевозок. В распоряжении независимых компаний – свыше 200 тысяч вагонов (это примерно треть парка РЖД). Они выполняют до 21% грузовых перевозок, причем в наибольшей степени высокодоходных:

40% перевозок нефтепродуктов, 25% минеральных удобрений, 22% автомобилей.

При этом независимыми перевозчиками осваиваются минимальные объемы низкодоходных перевозок, в частности, только 4% каменного угля, менее 1% строительных грузов. «Низкодоходные перевозки остаются на долю железных дорог как общественного перевозчика. И это нельзя назвать конкурентным преимуществом», – подчеркнул президент.

«Таким образом, говоря об исходном состоянии крупнейшей транспортной компании, ОАО «РЖД» во многих сегментах транспортного рынка работает в условиях жесткого конкурентного давления и занимает не самые выгодные позиции», – отметил Геннадий Фадеев.

Открывая селекторное совещание, президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев отметил, что оно впервые проводится в рамках созданного правительством открытого акционерного общества «Российские железные дороги». По его словам, идеология реформы отрасли была заложена в «Основных направлениях развития железнодорожного транспорта», принятых на Всероссийском съезде железнодорожников в 1996 году и утвержденных Президентом России, а затем в концепции и программе структурной реформы на железнодорожном транспорте 1998 и 2001 годов. «Именно эти этапные документы явились отправной точкой эффективного развития железнодорожного транспорта в новом качестве – в виде мощной государственной корпорации с созданием конкурентной среды в сфере перевозок и других видов деятельности», – подчеркнул президент.

ДОСТУПНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Новым компаниям должно быть обеспечен равный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта. «Мы должны сматривать независимых перевозчиков грузов и пассажирских партнеров, с которыми необходимо налаживать четкое взаимодействие и сотрудничество», – президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев.

По его словам, новым компаниям, специализирующимся на пассажирских перевозках в пригородном и дальнем следовании, в соответствии с требованиями законодательства должен быть обеспечен равный, недискриминируемый доступ в высокодоходные сегменты этого рынка.

Ожидается, что в субъектах, где ожидается развитие пригородных пассажирских перевозок, где обеспечена взаимная заинтересованность железной дороги и муниципальных администраций в осуществлении пригородных перевозок, окупаемость приближается к 100%.

Это касается и ОАО «Иркутские железные дороги», которое будет обязано как государственная компания работать в убыточных сегментах транспортного рынка, которые почти не окупаются независимыми перевозчиками. Вряд ли это можно назвать конкурентным преимуществом ОАО «Российские железные дороги», – сказал Геннадий Фадеев.

Новыми пассажирскими услугами должно быть обеспечено покрытие реальных инфраструктурных затрат без перекрестного субсидирования со стороны грузовых перевозок. Глава РЖД отметил, что в условиях конкуренции предельно низкое покрытие реальных инфраструктурных затрат без перекрестного субсидирования со стороны грузовых перевозок. Глава РЖД отметил, что в условиях конкуренции предельно низкое покрытие реальных инфраструктурных затрат без перекрестного субсидирования со стороны грузовых перевозок.

Сохраняя существующую инфраструктуру, обеспечивающую перевозочный процесс в соответствии с законом о государственной собственности, «мы, – заявил Геннадий Фадеев, – ни в коей мере не ставим возможности создания построенных частных железных дорог. Открытие 15 сентября лифтовое – Новый Уренгой, Якутской железной дороги – начало использования новых механизмов развития железнодорожной инфраструктуры. Мы гарантируем стыковку к такой дороге с магистральной и, следовательно, беспрепятственные сквозные перевозки пассажиров».

Необходимо обновление производственных фондов

Морально устаревшие фонды ОАО «РЖД», спроектированные в соответствии с требованиями сорокалетней давности, могут оказать негативное влияние на финансово-экономические показатели работы компании в долгосрочной перспективе. Об этом заявил в программном выступлении президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев.

При этом техническая оснащённость ремонтных предприятий далека от современных требований, что не способствует качественному содержанию и эффективному использованию основных производственных фондов. Система управления содержанием технических средств традиционно носит затратный характер, а мотивация снижения издержек в основном опирается не на экономические, а на административные методы.

«Структурные преобразования на железнодорожном транспорте, создание ОАО «Российские железные дороги» вызывают серьезные ожидания в обществе, – говорит Геннадий Фадеев, – и мы должны так построить стратегию управления и развития компании, чтобы общество и государство в результате реформы получили удовлетворение растущих требований экономики и общества в перевозках, повышение макроэкономической эффективности железнодорожного транспорта, снижение транспортной нагрузки на экономику, а следовательно – стимулирование экономического роста».

Поэтому необходимо качественное развитие производственной базы корпорации на основе построения эффективной системы управления и инвестиционной политики, считает президент. По его словам, «мы только ищем подходы для грамотной работы с активами, привлечения инвестиций. В условиях значительного износа основных фондов это первоочередная задача, для реализации которой необходимы финансовая устойчивость и эффективность работы компании».

Геннадий Фадеев подчеркнул, что сегодня «огромные финансовые ресурсы требуются на погашение накопившейся за многие годы кредиторской задолженности и сокращение финансовых рисков. Поэтому мы вынуждены работать в условиях дефицита денежных средств». Необходимым условием решения этих проблем является оптимизация финансовой деятельности, которая бы обеспечила выход на рентабельную работу, устойчивое функционирование и динамичное развитие корпорации.

Вместе с тем кадровый состав корпорации, обладая гигантским опытом и способностью оперативного решения задач, требует профессиональной переориентации с

технических и объемных на экономические и качественные ориентиры. Управление сводится к стимулированию активности людей. А принятые за последние два года меры по повышению заработной платы позволили значительно сократить текучесть кадров.

Президент ОАО «РЖД» отметил, что сильными сторонами созданного акционерного общества являются развитая инфраструктура и отлаженный перевозочный

процесс, высококвалифицированные кадры, отработанная система управления перевозками и содержания технических средств, стабильность финансовых поступлений и возможность управления издержками на основе вертикальной интеграции. Однако при этом существуют и слабые, проблемные стороны. Это высокий уровень износа и темпов выбытия основных фондов, недостаточный уровень текущих инвестиций, высокая доля низкодоходных перевозок и слабая мотивация кадров.

«Структурные преобразования на железнодорожном транспорте, создание ОАО «Российские железные дороги» вызывают серьезные ожидания в обществе, – говорит Геннадий Фадеев, – и мы должны так построить стратегию управления и развития компании, чтобы общество и государство в результате реформы получили удовлетворение растущих требований экономики и общества в перевозках, повышение макроэкономической эффективности железнодорожного транспорта, снижение транспортной нагрузки на экономику, а следовательно – стимулирование экономического роста».

В ПЛАНАХ РОСТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

ОАО «Российские железные дороги» должно укрепить статус общенациональной транспортной компании, обеспечив рост объемов грузовых перевозок не менее чем на 5 процентов в год. Об этом заявил президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев в программном выступлении.

По его словам, к 2007 году грузооборот компании превысит 2 триллиона тонно-километров, что на 3% выше показателей 1992 года – первого года работы российских железных дорог. Таким образом, будет не только восстановлен, но и превышен уровень транспортной обеспеченности экономики страны (в части грузовых перевозок), существовавший на старте экономических реформ в России.

«...Мы должны ускорить доставку грузов не менее чем на 7-10% относительно существующего уровня».

Геннадий Фадеев подчеркнул, что рост объемов не произойдет автоматически. Для этого необходимо значительно повысить качество транспортного обслуживания грузовладельцев и пассажиров. «Мы должны ускорить доставку грузов не менее чем на 7-10% относительно существующего уровня», – заявил он. При этом существенное внимание должно быть уделено повышению скорости движения пассажирских поездов, обеспечению удобства их расписания для пассажиров, комфортности и безопасности поездок.



«Мы должны не только подготовиться к количественному и качественному росту спроса, но и сами стимулировать такой рост за счет повышения качества транспортного обслуживания, предоставления новых видов эффективных услуг, стабильности и прогнозируемости тарифов», – заявил президент ОАО «Российские железные дороги».



В НОМЕРЕ:

РЕФОРМА МПС - ОАО «РЖД» РОЖДЕНИЕ ИМПЕРИИ	4
ВОСТОК ЗАПАД: ВЕЛИКИЙ ТРАНЗИТ ПРОЧНЫЕ ПОЗИЦИИ РОССИИ	14
ЖЕЛЕЗНЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ	17
РОССИЯ: МЕЖДУ ВОСТОКОМ И ЗАПАДОМ	18
ТРИ ЭТАПА: РЕЗУЛЬТАТ - ЧЕРЕЗ 10 ЛЕТ	22
ОСОБЕННОСТИ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	25
ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ	28
ВРЕМЯ РЕЗУЛЬТАТОВ	39
МТК РОССИИ: СЕВЕР - ЮГ КАСПИЙСКИЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ	47
МТК РОССИИ: ТРАНССИБ НУЖЕН МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНСОРЦИУМ	48
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР НОВЫЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ	52
ВАНИНО - ТРАНЗИТНЫЙ ПОРТ	63
РЕФОРМА МПС - РЕГИОНЫ РЕКОНСТРУКЦИЯ	54
РЕФОРМА МПС - ГРУЗОВОЙ ТАРИФ ВДВОЕ ДЕШЕВЛЕ	57
БИЗНЕС И ВЛАСТЬ НЕЗЫБЛЕМОСТЬ ЧАСТНОЙ СОБСТВЕННОСТИ В ОБМЕН НА ПРИРОДНУЮ РЕНТУ?	61

Магистраль - XXI в
журнал российских железных

Главный редактор
Анатолий КУЗНЕЦОВ
Заместитель главного реда
Вера Никитина

Специальные корреспонде
Александр Орлов,
Марина Охримовская
Верстка
Александр Антошкин

Отдел рекламы -
(095) 927-86-68, 927-83-36
Мария Брындина
(095) 921-30-04
E-mail: mbryndina@mail.cnt.ru

Служба подписки -
(095) 927-89-39

**Служба маркетинга
и общественных связей**
(095) 921-30-04

Издательство: ИД «Магист
Адрес редакции: 103775,
Москва, ул. Петровка, д. 3/
Тел./факс (095) 927-86-68,
тел. (095) 921-30-04, 927-85
E-mail: morvesti@cityline.ru,
morvesti@mail.cnt.ru,
http://www.morvesti.ru

Издание зарегистрировано
в Минпечати РФ, свидетел
ПИ №77-15556 от 20.05.03
Общий тираж 7000 экз.

Отпечатано
в ГУП «ИПК «Московская п
101990, Москва,
Потаповский пер., 3,
тел. 925-08-54.

Тираж 1650 экз. Зак. № 12
Редакция не несет ответст
ность за достоверность
информации в опублико
рекламных объявлениях.

Перепечатка материалов,
опубликованных в журнале
«Магистраль - XXI век»,
допускается только
по согласованию с редак
либо при условии ссылки
на журнал.

Журнал выходит один раз
в два месяца.

Собственные корреспон
в Санкт-Петербурге -
Леонид Смирнов
Тел./факс (812)325-38-08
Вероника Горячих
Тел.(812)249-94-24
в Новороссийске -
Владимир Меланин
Тел.(8617)22-56-83.
во Владивостоке -
Александра Савельева
Тел.(4232)41-08-33.

Журнал «Магистраль - XXI век» выходит в свет как издание российских железных дорог. Цель издания - информационное обеспечение деятельности российских железных дорог в эпоху непростых реформ.

Журнал «Магистраль - XXI век» распространяется по подписке и адресной рассылке.

Журнал получают:

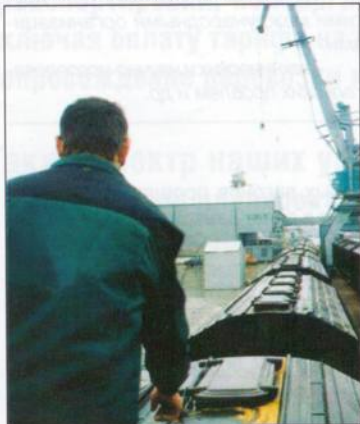
Администрация Президента РФ, Полномочные представители Президента в федеральных округах, Федерации Федерального Собрания РФ, Государственная Дума Федерального Собрания РФ, Апп: Правительства РФ, Совет Безопасности РФ, Высший Арбитражный Суд РФ, Государственные комите Федеральные службы РФ, Счетная палата РФ, Администрации субъектов РФ, Законодательное соб субъектов РФ и др.

Трудовой договор сохраняется

Каждому работнику организаций железнодорожного транспорта, имущество которых вносится в уставный капитал ОАО «РЖД», будет вручено уведомление о праве на продолжение работы в ОАО «РЖД» по прежнему трудовому договору.

Первый заместитель министра путей сообщения РФ **Вадим Морозов** провел селекторное совещание «О мероприятиях, необходимых для создания ОАО «Российские железные дороги» и переходу к началу хозяйственной деятельности акционерного общества», в котором приняли участие начальники железных дорог, заместители начальников дорог по реформированию, руководители предприятий и организаций железнодорожного транспорта.

С докладом на совещании выступила заместитель главы МПС **Анна Белова**. По ее словам, каждому работнику организации желез-



нодорожного транспорта, имущество которых вносится в уставный капитал ОАО «РЖД», будет вручено уведомление о праве на продолжение работы в ОАО «РЖД» по прежнему трудовому договору. «Согласно пункту 3 статьи 17 Федерального закона «О приватизации государственного и муниципального имущества» трудовые отношения работников унитарных предприятий после приватизации имущественных комплексов этих предприятий продолжают с согласия работников и могут быть изменены или прекращены только в соответствии с законодательством Российской Федерации о труде», – подчеркнула Анна Белова.

Кроме того, в соответствии со статьей 75 Трудового кодекса при смене собственника имущества организации новый собственник не позднее трех месяцев со дня возникновения у него права собственности имеет право расторгнуть тру-

довой договор с руководителем организации, его заместителями и главным бухгалтером. Однако смена собственника имущества организации не является основанием для расторжения трудовых договоров с другими работниками.

Таким образом, право приема на работу и увольнения с работы работников организаций железнодорожного транспорта, имущество которых вносится в уставный капитал ОАО «РЖД», имеет это акционерное общество, выступающее в качестве работодателя. На железных дорогах, получивших статус филиалов ОАО «РЖД», и структурных подразделениях таких филиалов прием на работу и увольнение с работы работников будут осуществлять руководители указанных филиалов и их структурных подразделений на основании соответствующих положений о них, утвержденных ОАО «РЖД».

В случае отказа работника от продолжения работы в связи со сменой собственника имущества организации трудовой договор прекращается в соответствии с пунктом 6 статьи 77 Трудового кодекса Российской Федерации.

На селекторном совещании также рассматривались задачи обеспечения текущей деятельности филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», а также бесперебойного финансирования филиалов ОАО «РЖД».

Для обеспечения контроля за расходованием средств, находящихся на расчетных счетах ФГУПов в переходный период, центр «Желдорконтроль» провел проверки хозяйственных операций, осуществленных ФГУПами в переходный период.

Особое внимание заместитель главы МПС уделила вопросам обеспечения перехода к началу хозяйственной деятельности, организации получения необходимых лицензий для ОАО «РЖД». «Для ОАО «РЖД» в первую очередь следует получить лицензии на 37 видов деятельности, – отметила Анна Белова. – Из них 5 видов лицензий будет выдавать МПС России. По остальным 32 видам деятельности лицензирующими органами являются другие федеральные министерства и ведомства».

ЗАКАЗЫ ОТ МПС

Геннадий Фадеев, встретился с руководителями промышленных предприятий Санкт-Петербурга.

На встрече состоялось подписание долговременных договоров между МПС России и промышленными предприятиями города. Договоры подписаны в рамках программы долгосрочного сотрудничества министерства с промышленными предприятиями, согласно которой МПС гарантирует размещение заказа отрасли на долгосрочной основе, а предприятия – развитие производства и поставку продукции нового поколения, необходимой отрасли.

Согласно договору с ЗАО «Транскат» МПС размещает на предприятии заказ сроком на 5 лет на производство современного легированного кабеля для контактной сети, срок эксплуатации которого на 30% больше, чем обычного медного кабеля. Со стороны ЗАО «Транскат» соглашение подписал генеральный директор **Павел Козлов**.

ООО «НИИ ЭФА-Энерго» получило долгосрочный заказ МПС (до 31 декабря 2010 г.) на производство оборудования для тяговых подстанций в блочно-модульном исполнении, постов секционирования, мобильно-диагностических комплексов. Кроме того, ЗАО «Транскат» обязуется создать испытательные центры для тестирования вышеуказанных изделий.

Государственный обуховский завод взял на себя обязательства производить для железных дорог надрессорные балки, боковые рамы, оси для колесных пар и автосцепки.

Договор от ООО «НИИ ЭФА-Энерго» подписал **Александр Мининцев**, от Государственного обу-



ховского завода – **Вячеслав Лапин**.

Обращаясь к присутствующим, Геннадий Фадеев отметил, что «доля предприятий Санкт-Петербурга в общем объеме ежегодного заказа МПС России неоправданно мала. Промышленный потенциал Санкт-Петербурга позволяет создавать продукцию нового поколения, так необходимую для российских железных дорог. Наша отрасль ждет новых встречных предложений от петербуржцев».

Конференция партнеров

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» будет представлять Российскую Федерацию на конференции генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Распоряжение об этом подписал 30 сентября и.о. министра путей сообщения РФ Вадим Морозов.

ОСЖД является международной межправительственной организацией, которая была создана в 1956 году в г. Софии (Республика Болгария) на совещании министров, ведающих железнодорожным транспортом. Высший руководящий орган ОСЖД – совещание министров. Руководящим органом ОСЖД по сотрудничеству на уровне железных дорог является конференция генеральных директоров.

В ОСЖД входят транспортные министерства 27 стран. Главными целями ОСЖД является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евроазиатском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений, а также содействие техническому

прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

В рамках ОСЖД постоянно работают комиссии по:

- транспортной политике и стратегии развития;
- транспортному праву;
- грузовым перевозкам;
- пассажирским перевозкам;
- инфраструктуре и подвижному составу;

и Рабочие группы по:

- кодированию и информатике;
- финансовым и расчетным вопросам.

Кроме того, ведутся работы по организации прямого грузового железнодорожного сообщения между странами Европы и Азии, по совершенствованию правил пользования вагонами, организации совместного использования национальных железнодорожных телефонных сетей железных дорог членов – ОСЖД, по разработке технических нормативов для устройств электрооборудования и железнодорожного пути с высокоскоростным движением поездов, по взаимодействию электронных систем резервирования мест, по разработке «Правил перевозок опасных грузов» и других.

В большинстве этих работ россий-

ский железнодорожный транспорт играет в роли ведущего исполнителя.

Решением XX сессии совещания министров ОСЖД (Улан-Батор 1992 г.) в ОСЖД был организован орган – конференция генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог, который является руководящим органом Организации сотрудничества на уровне железных дорог.

Конференция генеральных директоров организует работу по:

- сотрудничества в области международных железнодорожных перевозок между странами Европы, включая комбинированные перевозки;
- взаимного обмена информацией об ожидаемых внешнеторговых перевозках и на этом основании совместных конкурентоспособных предложений;
- установления правил пользования вагонами и контейнерами в международном сообщении;
- организации расчетов железными дорогами;
- развития сотрудничества между международными организациями;
- технических и научно-исследовательских проблем и др.

БОЛЬШЕ ВАГОНОВ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ДЛЯ РАБОТЫ ЗИМОЙ

Железные дороги России подготовили к работе в зимних условиях около 308 тыс. грузовых вагонов.

В МПС отметили, что на 1 октября 2003 года общий парк грузовых вагонов составляет 633000 единиц. Из них за 9 месяцев текущего года капитальный ремонт в депо прошли

8 531 грузовой вагон, что на 1477 единиц больше аналогичного периода прошлого года. Капитальному заводскому ремонту (с заменой сложных агрегатов) подверглись 14243 вагонов, что на 238 единиц больше соответствующего периода 2002 года. Кроме того, 258 487 гру-

зовых вагонов прошли мелкий ремонт в депо. Завершается плановый ремонт еще 26 519 грузовых вагонов.

В МПС отметили, что все железные дороги готовы обеспечить бесперебойную работу железнодорожного транспорта в любое время года и при любых погодных ус-

МЕНЬШЕ ЗАТРАТ НА ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ

Затраты на электрификацию железных дорог в 2003 году снизились на 30% по сравнению с аналогичным показателем 2002 года — до 10 млрд. рублей, сообщил руководитель департамента электрификации и энергоснабжения МПС Георгий Якимов, в ходе симпозиума «Электрификация и научно-технический прогресс на железнодорожном транспорте» в Петербурге.

По его словам, общая протяженность участков железных дорог, которые должны быть электрифицированы в течение 2003 года, составляет около 300 км, тогда как за 2002 год было электрифицировано 560 км.

Г. Якимов отметил также, что в 2004 году объем работ по электрификации железных дорог сохранится на уровне 2003 года, и протяженность электрифицированных участков со-

ставляет около 300 км. Самым крупным участком, который планируется электрифицировать в 2004 году, является участок «Идель — Свирь» Октябрьской железной дороги протяженностью около 220 км.

В настоящее время протяженность электрифицированных участков железных дорог РФ составляет 49,5% от их общей протяженности, которая составляет 86 тыс. км.

БИЗНЕС-СТРУКТУРЫ ИЗ ОАО «РЖД»

До 2005 года из состава ОАО «Российские железные дороги» будут выделены самостоятельные бизнес-структуры. Об этом заявила Анна Белова на конференции по проблемам реформирования железнодорожной отрасли.

«Выделение конкурентных видов бизнеса из ОАО «РЖД» произойдет на втором этапе структурной реформы железнодорожного транспорта, то

есть в течение 2003-2005 годов, — сообщила А. Белова. — Это касается таких видов деятельности, как специализированные грузовые перевозки, капитальный ремонт и производство путевой техники, подвижного состава и запасных частей, производство продукции для железнодорожного транспорта, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, обслуживание пассажиров, торговля, общественное питание, услуги

населению и иная деятельность, не относящаяся к конкурентному рынку экономики».

По словам А. Беловой, «в дальнейшем развитие конкурентного рынка грузовых перевозок, пассажирского дальнего и пригородного сообщения». В настоящее время в распоряжении независимых перевозчиков уже находится свыше 200 тысяч грузовых вагонов, это составляет более 30% парка ОАО «РЖД».



Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» – филиал ОАО «РЖД», консолидировано выступает перед клиентом как представитель железнодорожного транспорта.

Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» ОАО «РЖД»

На «Трансконтейнер» ОАО «РЖД» возложены функции по организации перевозок грузов в контейнерах во всех видах сообщений, комплексного транспортного обслуживания пользователей услуг железнодорожного транспорта в области контейнерных перевозок, а также управления инвентарным парком контейнеров Российских железных дорог.

Специалисты предприятия не только окажут квалифицированную консультацию по организации перевозок грузов в контейнерах, разработают оптимальные по затратам схемы транспортировки, но и организуют доставку груза «от двери до двери», включая оплату тарифа на перевозку груза, информационное сопровождение перевозки и терминальную обработку.

Также спектр наших услуг включает в себя:

- Организацию планирования перевозок в контейнерах;
- Слежение и розыск контейнеров в пути их следования;
- Организацию взаимодействия с федеральными органами Российской Федерации, иностранными железными дорогами, предприятиями и организациями, работающими в сфере контейнерных перевозок;
- Маркетинговые исследования на российском и международном рынках транспортных услуг;
- Разработку и организацию мероприятий по развитию комбинированных перевозок грузов в контейнерах в международном сообщении, взаимодействия с предприятиями морского, речного и автомобильного транспорта;
- Предоставление различных справочных и информационных услуг пользователям Российских железных дорог.



Контактные телефон
«ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОАО РЖД,
ТЕЛ.: (095) 262-8506, ФАКС: (095) 262-75

ИЗМЕНЕНИЯ В РУКОВОДСТВЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ КОНТЕЙНЕРНОЙ КОМПАНИИ

Возглавлявший Национальную контейнерную компанию с момента ее основания в 2002 году Владимир Ашурков покинул пост президента компании в связи с переходом на новое место работы. С 1 октября 2003 года г-н Ашурков возглавил компанию TransCare Russia, входящую в группу TransCare, став российским учредителем этой компании. До назначения нового президента управлять Национальной контейнерной компанией будет председатель совета директоров Национальной контейнерной компании Игорь Михайлович Русу.

По словам председателя совета директоров НКК Игоря Русу, «Владимир Ашурков сделал многое для становления компании в должности ее президента. Между тем, мы считаем приход TransCare в Россию важным событием. НКК по ряду российских проектов имеет опыт работы с экспертами и специалистами ТС, ведущей международной компании в сфере транспортного консалтинга. И то, что президентом TransCare Russia станет бывший топ-менеджер Национальной Контейнерной Компании, позволяет нам быть уверенными, что и в дальнейшем НКК и TransCare будут связывать плодотворные партнерские отношения».

Как сообщил г-н Ашурков, «TransCare видит значительные перспективы в российском рынке логистики, который будет активно развиваться в ближайшие годы. Происходящие процессы в транспортной отрасли России, такие как железнодорожная реформа, развитие интермодальных перевозок, приход западных логистических компаний, оптимизация цепей поставок продукции российских предприятий, ставят новые, более сложные задачи, а также сулят значительные возможности для участников логистического рынка. TransCare со своим опытом решения данных проблем в европейском контексте будет весьма полезна и в России».

ООО «Национальная контейнерная компания» (НКК) создано в начале 2002 года и является результатом партнерства компании «Ферст Квантум», одного из акционеров ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», и ЗАО «Северстальтранс», одной из ведущих российских транспортных компаний, активно действующей в области инвестирования в портовые активы.

Цель создания НКК – организация общероссийской сети контейнерных терминалов для обеспечения возрастающих потребностей российского рынка в экспортно-импортных контейнерных перевозках, а также решение связанных с транспортировкой контейнеров логистических задач. НКК управляет несколькими крупнейшими контейнерными терминалами в России, включая контейнерный терминал в морском порту Санкт-Петербург.

TransCare (Германия) – ведущая консалтинговая компания в области транспорта и логистики. Основана в 1993 г. Основатель TransCare Ральф Янке стоял у истоков либерализации железнодорожных перевозок в Германии, возглавляя в 1998-1993 годах Kombiverkehr, подразделение Deutsche Bahn, занимающееся интермодальными перевозками. Основные направления консультирования TransCare – железнодорожный транспорт, оптимизация цепей поставки продукции, складская логистика, авиаперевозки, городская логистика и общественный транспорт. Офис в Москве станет третьим для TransCare, дополнив офисы в Висбадене (Германия) и Лейдене (Нидерланды). На сегодняшний день TransCare уже сделала несколько проектов в России, суммарная стоимость которых составила свыше 1 млн. евро.

Русу Игорь Михайлович

Генеральный директор ОАО «Морской порт Санкт-Петербург». Родился в 1964 г. в городе Кишиневе. В 1989 г. окончил Высшее инженерное морское училище им. адмирала С.О. Макарова. Трудовую деятельность начал в городе Геленджике в ЦГГЭ НПО «Ожморгеология». Затем занимался транспортно-экспедиторской деятельностью в Новороссийском порту. В ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» работает с 1997 г. С октября 1997 по октябрь 1999 г. занимал пост директора по маркетингу и коммерческой работе, с октября 1999 г. исполнял обязанности генерального директора порта. С 18 февраля 2000 г. – генеральный директор ОАО «Морской порт Санкт-Петербург».



Ашурков Владимир Львович

Родился 15 февраля 1972 года в Москве. В 1993 году окончил Московский физико-технический институт по специальности инженер-физик. В 1996 году получил диплом Уортонской школы бизнеса Пенсильванского университета по специальности финансы. С 1996 по 1999 г. работал в банке «Ренессанс-капитал» в инвестиционно-банковском подразделении. С 1999 года работал финансовым директором группы компаний ОАО «Морской порт Санкт-Петербург». Возглавлял Национальную контейнерную компанию с момента основания в 2002 году.



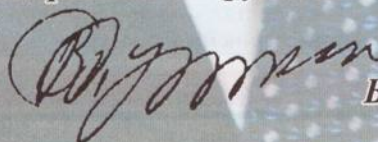


ВОСТОК-ЗАПАД: ВЕЛИКИЙ ТРАНЗИТ

*Организаторам и участникам
III Международной евроазиатской конференции по транспорту.*

*Приветствую организаторов и участников конференции.
В современном мире транспорт — один из ключевых факторов
развития любого государства. А интеграция в этой сфере создает необходимые
условия для успешного взаимодействия стран на евразийском континенте.
Этому способствует выработка эффективной транспортной политики,
оптимальных норм и правил международных перевозок.
Ваша конференция, ставшая традиционной, безусловно,
даст новый импульс развитию многостороннего сотрудничества в области транспорта.
Желаю вам успехов и самого доброго.*

10 сентября 2003 г.



В. Путин

ПРОЧНЫЕ ПОЗИЦИИ РОССИИ

Вся Ойкумена участвовала в Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту, прошедшей в Санкт-Петербурге



ЕДИНСТВЕННАЯ ОШИБКА?

организаторов – слово «евроазиатская» в названии конференции, собравшей ведущие государства почти всего Старого Света.

Скажем прямо, в современном политическом лексиконе понятие «евроазиатский» прочно ассоциируется с СНГ и пантюркистскими теориями Гумилева о благе ордынского ига. Определения «евроазиатский» и особенно «евразийский» используются как синоним понятия «постсоветский» с устойчивым смысловым оттенком региональной замкнутости в пределах «Руси и Великой степи».

На самом же деле речь идет о крупнейшем международном транспортном саммите по развитию транспортных коридоров всего Старого Света – территории, на которой проживает 70% мирового населения. Территории, которая во времена Александра Македонского называлась Ойкуменой.

Впрочем, можно спорить, какое слово точнее определит геополитический масштаб конференции. Может быть, панконтинентальная? Трансконтинентальная? Панъевроазиатская? Подходящего слова пока нет ни в одном языке, поскольку сам процесс транспортной интеграции вечно нового Старого Света находится в начале пути и не имеет исторических аналогов. Воистину, правы китайцы, сказавшие, что «невыразимое в словах неистощимо в действии».

Главное, что Россия занимает прочную позицию у руля этого процесса. Особая роль в превращении России в одного из лидеров строительства международной системы

транспортных коридоров принадлежит руководству Минтранса России. А если конкретнее, то министру транспорта России Сергею Франку. Собственно, ему же принадлежит заслуга проведения евроазиатских конференций по транспорту. И если первые две конференции были своего рода разведкой боем, то уровень представительства на Третьей евроазиатской конференции превзошел все ожидания участников, да, пожалуй, и организаторов. Воистину, в Таврическом дворце собралась вся Ойкумена.

Весьма впечатляющ список организаций и статусных фигур, прибывших в Таврический дворец. Россию представляли министр транспорта **Сергей Франк**, министр путей сообщения **Геннадий Фадеев**, практически все заместители министров и руководители департаментов, представители бизнеса и др.

Евросоюз был представлен как на союзном уровне – в лице зампреда комиссии Европейских сообществ Лойолы де Паласио, так и на уровне национальных делегаций практически всех стран Евросоюза, причем Финляндия и Голландия были представлены министрами транспорта.

Представительная делегация Китая совместила участие в евроазиатской конференции со Вторым совещанием министров транспорта государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), которая прошла днем раньше в Константиновском дворце.

Были представлены, причем на уровне министров, все прикаспийские государства. Государства – участники соглашения по транспортному коридору «Север-Юг» были

представлены: Иран – министром транспорта, а Индия – министром судоходства.

Однако геополитической осью, вокруг которой крутилась конференция, была Россия: которая географически является неотъемлемой частью почти всех международных коридоров, выходящих за пределы Евросоюза.

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КРАТКИЙ КУРС

Экономическая история человечества это не только история культур и экономии но и история связывающих их транспортные коридоров. И в этой истории есть период преимущественного развития морских и сухопутных (точнее, континентальных – не будем особую роль великих рек) транспортных коридоров.

Эпоха великих географических открытий была эпохой взрывного развития трансконтинентальных транспортных коридоров, связавших локальные экономики Старого и Нового Света. Помимо географических открытий эпохи парусников в самом буквальном смысле убила древние караванные и речные пути евроазиатского континента, включая посмерть-распропагандированный Шелковый путь. Помимо трудоемкости и ресурсоемкости континентальных маршрутов главным доводом в пользу морских перевозок стали, говоря современным экономическим языком, «натуральные физические барьеры» в виде пошлин и прочих поборов на многочисленных границах еще того времени. В постколумбовскую эпоху

ху фрагменты былых континентальных коридоров стали в лучшем случае последней милей морских маршрутов.

Монополию морского транспорта на международное сообщение нарушил, как ни парадоксально, век пара. Начало новой эпохи континентальных маршрутов ознаменовало распространение пароходов – в первую очередь речных, и несколько отставшее от пароводного сообщения развитие железнодорожных сетей, ставшее основой индустриальной цивилизации.

Крайне прожорливые вначале, паровые двигатели резко ускорили речные сообщения в бассейнах великих рек и создали железные дороги, которые на рубеже XX века были экономичнее морских сообщений! Создание технической базы для создания континентальных сообщений привело к настоящему буму строительства трансконтинентальных железных дорог.

Всего за два-три десятилетия европейцы нанесли на карту внутренние части Азии и Африки, которые столетиями оставались «белыми пятнами». И практически сразу после экспедиций Пржевальского, Ливингстона и Вамбери началось строительство Транссиба, КВЖД, железной дороги Берлин – Багдад. Одновременно Сесил Родс и Британское министерство колоний решили соединить британские владения в Африке Трансафриканской железной дорогой.

На рубеже XIX – XX веков железные дороги, как позже – танковые клинья, буквально вламывались в глубь континентов, подрывая монополию морских сообщений и выдвигая на первые роли континентальные державы Европы и Россию.

Очевидно, что такое резкое изменение транспортной карты мира не могло не привести к серьезным конфликтам. И конфликты состоялись. Сначала это была англо-бурская война, ставшая презентацией пулеметов, магазинных винтовок и формы цвета хаки. Русско-японская война была в буквальном смысле войной морских и континентальных транспортных коридоров. А именно война Британии, как монопольного владельца морского коридора из Европы в Китай и Японию (этот коридор был инфраструктурным стержнем Британской империи) против России, которая достраивала гораздо более выгодный для грузовладельцев Транссиб и старого британского маршрута идет и сегодня.

Характерно, что график подготовки японской армии и флота к войне был до месяца согласован с графиком достройки русской железной дороги. Годом позже Япония была бы обречена на тотальный разгром. Собственно, портсмутский мир, пусть крайне невыгодный, был результатом достройки Транссиба. Таким образом, Британии с японской и американской помощью удалось заблокировать выход Транссиба, а, следовательно, не только России, но и континентальной Европы на азиатские рынки. А Цусима была очередным напоминанием о пользе Севморпути.

И если Первая мировая война не была в чистом виде войной за торговые пути, то во всяком случае фактор ускоренного экономического роста России и центральноевропейских монархий сыграл не последнюю роль. И как только Россия вышла из войны, войс-

ка Антанты тут же начали интервенцию – но ограничились почти исключительно портами.

Середина двадцатого века отодвинула международные грузовые транспортные коридоры на второй план, а лидерство в международных перевозках вновь перешло к морскому транспорту.

Однако глобализация экономики и, как следствие, рост среднего плеча перевозок вновь выдвинули вопрос транспортных издержек на первый план. Новый импульс развитию международных перевозок дало объединение Европы и разрушение СЭВ и Советского Союза.

Настала эра международной логистики и международных, в основном континентальных, транспортных коридоров, лидером которой стала объединенная Европа.

Первоначальной целью создания европейских транспортных коридоров стало снижение транспортных издержек внутри единого европейского рынка. Со временем встала задача экономической ассимиляции первой, а затем и второй волны новых территориальных приобретений Евросоюза. И если век назад в глубь континентов продвигались железные дороги, то сегодня по старым железнодорожным руслам продвигаются мультимодальные транспортные коридоры.

Есть, правда, существенное различие. Если век назад речь шла о строительстве «монопольных» железных дорог на основных географических направлениях, то международные транспортные коридоры целенаправленно создаются именно как связанная система, транспортная сеть, исключая монополизм отдельных транзитных госу-



дарств и создающая для пользователя не меньше двух альтернативных маршрутов.

Таким образом, речь идет не столько об отдельных коридорах, сколько о создании мультимодальной транспортной сети, исключая любой монополизм и стимулирующей все виды конкуренции: между коридорами, между видами транспорта, между отдельными перевозчиками. С другой стороны, все преимущества панъевропейской, а в перспективе – и панъевроазиатской мультимодальной сети с точки зрения грузовладельцев снижают потенциальные доходы транзитных государств. Деньги за транзит как таковой становится получать все труднее. Деньги за транзит приходится отработывать перевозками или отдавать за рубеж. Границы между внутренними и международными перевозками постепенно размываются.

Сегодня международные коридоры выходят за Урал, создавая для России и новые возможности, и новые проблемы. Ведь и Транссиб, и активизация российской позиции по международным коридорам – естественная и своевременная реакция на требования жизни. Потому что активное участие в процессе международных перевозок и создания евроазиатского транспортного пространства лучше, чем транспортная блокада и создание очередного «санитарного кордона» из черашних провинций.

НЕ ТЕРРИТОРИЯ, НО ДЕРЖАВА

В одном из старых президентских посланий Бориса Ельцина роль России в между-

народном разделении труда была весьма неудачно определена как «роль надежной мостовой конструкции между Европой и Азией, Севером и Югом». Совершенно очевидно, что пассивная роль «мостовой конструкции» (а каково нам, россиянам, жить на мосту или под мостом) не создает ничего, кроме проблем. А потенциальные доходы от пассивной роли «мостовой конструкции» не покрывают даже издержек на эксплуатацию инфраструктуры.

Что касается российских инициаторов Евроазиатской конференции по транспорту, то они исходят из того, что сегодня лучшая транспортная стратегия – бороться за рынки международных перевозочных услуг, опираясь на собственную транспортную сеть и географические преимущества России. Ведь сегодня только на фрахте судов, обслуживающих российский экспорт, Россия теряет до двух миллиардов долларов в год, а на рынке международных перевозок еще до миллиарда.

Что касается упущенной выгоды на транзитных перевозках по территории России, то она оценивается ничуть не меньшей суммой. Кроме того, транзитные грузовые потоки, загружая инфраструктуру и подталкивая ее техническое развитие, удешевляют и стимулируют внутренние перевозки, особенно при наличии резервов провозной способности.

Не меньшее значение, чем борьба за фрахт, имеет привлечение транзитных грузопотоков с альтернативных направлений. И в этом отношении конференция, собрав представителей всей Ойкумены, предоставила российским перевозчикам уникальные

возможности для прямой, на уровне транспортных министров, пропаганды российского транзита. И эти возможности были в полной мере использованы.

Конференция подтвердила генеральное направление развития транспортных связей между Европой и Азией и определила четыре наиболее перспективных наземных евроазиатских коридора, два из которых проходят по территории России.

Это транссибирский коридор Европа – Россия – Корейский полуостров – Япония и коридор «Север-Юг»: Европа – Россия (с отвлечением на Кавказ и Среднюю Азию) – Каспий – Персидский залив – Индия.

К ним следует добавить и Севморпуть, получивший недавно статус МТК и заметный удешевляющий транзит из Тихого океана Европа.

Следует подчеркнуть, что входящий четверку альтернативный коридор TRASEC обходящий Россию с юга по «исламской дуге нестабильности», экономически неконкурентоспособен, хотя и будет сохраняться Евросоюзом в качестве альтернативного Транссибу.

Таким образом, Евроазиатский транспортный форум в Петербурге подтверждает, что Россия уверенно выходит на международный рынок трансконтинентальных перевозок. Причем не в сомнительном качестве транзитной территории, а в качестве великой транспортной державы.

Александр Орлов

наш спец. корр.

Москва – Санкт-Петербург – Москва



ДОСТУПНАЯ ЦЕНА – ЭКСКЛЮЗИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Справочник – лучший и оригинальный подарок Вашим партнерам по бизнесу.

Это первая и единственная книга в б.СССР и нынешней России, где на 560 полноцветных страницах собрана эксклюзивная информация о деятельности, тарифах, сборах, оснащенности, перспективах развития и т.д. всех портов России.

Заявки на приобретение справочника направлять:

103775, Москва, ул. Петровка, 3/6, офис 453.

Редакция газеты

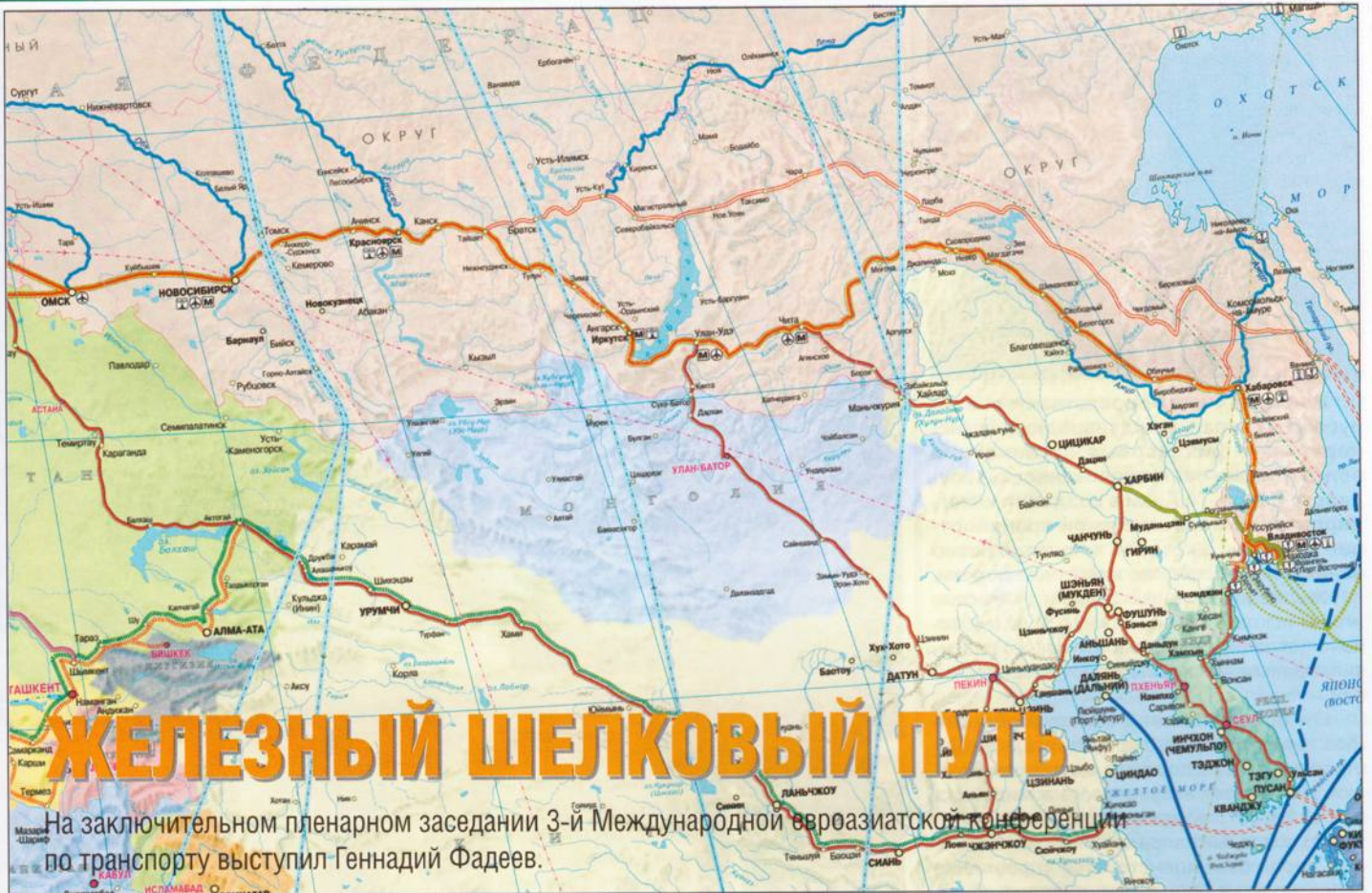
«Морские вести России»
Тел./факс: (095) 921-30-04,
927-86-68.

E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

Minimum of business information on activity, tariffs, taxes, perspectives of development etc. of the ports of Russia are collected on 560 full color pages.

To acquire the book please mail to the address:

Editorial Office of the newspaper
Maritime News of Russia
3/6 Petrovka str., Moscow, 103775
Tel./fax: 921-3004, 927-8668
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru



ЖЕЛЕЗНЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

На заключительном пленарном заседании 3-й Международной евроазиатской конференции по транспорту выступил Геннадий Фадеев.

Он отметил, что на конференции представители международных транспортных организаций выделяли особую роль российских железных дорог в обеспечении транспортных связей Европы и Азии. Вместе с тем в ряде выступлений прозвучали сомнения в возможности увеличения объемов грузов по Транссибу без серьезного технического перевооружения и реконструкции магистрали. В этой связи министр заявил, что у российской транспортной системы уже сегодня есть значительный потенциал и возможности, которые смогут обеспечить существенный рост объема перевозок с предоставлением услуг высокого качества. Российские железные дороги широко применяют и внедряют современные технологии. У Транссиба на всем его протяжении имеются значительные резервы пропускной способности. «Мы в состоянии уже со следующего года подключить к пропуску евроазиатского грузопотока Байкало-Амурскую магистраль. Потенциал Транссиба составляет более 1 млн. контейнеров в год, и наша задача его реализовать».

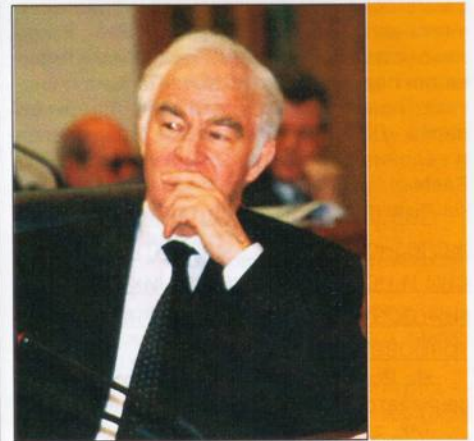
Мнение Геннадия Фадеева поддержала комиссар Европейского союза по транспорту Лойола де Паласио. Касаясь потенциала российских железных дорог, она подчеркнула: «Нам не нужен но-

вый «великий шелковый путь», а нам нужен работающий «железный шелковый путь».

По заявлению министра путей сообщения России, движение по Северо-Муйскому тоннелю на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) будет открыто 30 ноября 2003 года. В настоящее время движение на участке магистрали, где строится тоннель, поезда идут по объездному пути длиной 67 км. Открытие движения поездов по тоннелю позволит решить проблему организации движения по БАМу по кратчайшему пути.

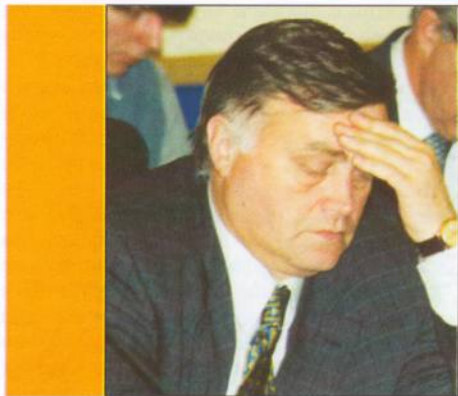
Северо-Муйский тоннель является крупнейшим в России и пятым по протяженности на планете. Протяженность тоннеля составляет 15 тыс. 343 м. К тоннелю предъявляются особые требования, поскольку он проходит в зоне тектонических разломов.

Геннадий Фадеев поддержал выступления участников конференции, обращавших внимание на проблемы безопасности транспорта и международную террористическую угрозу. «Железнодорожный транспорт в силу своей широкой доступности уязвим для атак современного терроризма», – подчеркнул Геннадий Фадеев. После 11 сентября 2001 года мир объединился против глобального терроризма. «Всем нам необходимо сплотить усилия по недопущению террористичес-



ких проявлений на транспорте», – обратился Геннадий Фадеев к участникам конференции.

Он с удовлетворением воспринял обращение министров транспорта стран – участниц 2-го общеевропейского транспортного коридора и МПС России в комиссию Европейского союза о продлении этого маршрута до Екатеринбургa, т.е. еще на 1500 км, что обеспечит его связь и взаимодействие с Транссибом. «Мы приветствуем и присоединение к соглашению об участии в международном транспортном коридоре «Север-Юг» новых участников – Белоруссию и Казахстан», – заявил Геннадий Фадеев.



Широкое участие представителей зарубежных стран, международных транспортных и финансовых организаций подтверждает заинтересованность государств Европы и Азии в создании интегрированной евроазиатской транспортной системы, в которой ключевое звено занимают Российские железные дороги.

Железнодорожный транспорт России играет исключительно важную роль в обеспечении социально-экономического развития страны и ее внешнеэкономических связей.

Он обеспечивает 80% грузооборота (без трубопроводного транспорта), осуществляемого транспортным комплексом России, и занимает второе место в мире после США по этому показателю.

На основных направлениях сети железных дорог совершенствуется управление перевозочным процессом, внедряется система пономерного автоматизированного учета вагонного парка «ДИСПАРК», комплекс устройств автоматической идентификации подвижного состава «Пальма», система пономерного учета контейнерного парка «ДИСКОНТ» и система оформления и ведения перевозочных документов «ЭТ-РАН».

Техническое оснащение главных железнодорожных магистралей России и используемые на них технологии соответствуют международным требованиям.

На Российских железных дорогах обеспечивается стабильный рост перевозок.

Так, за период, прошедший после II Евроазиатской конференции по транспорту (с 2000 по 2002 г.), грузооборот вырос на 9% и составил в 2002 г. 1,5 млрд. ткм.

Перевозки грузов в международном сообщении осуществляются через 30 пограничных сухопутных станций и 40 морских и речных портов. За период с 1998 по 2002 г. они возросли более чем на 30% и составляют треть от общих объемов перевозок грузов, выполняемых Российскими железными дорогами.

В 2002 г. в международном сообщении перевезено 337 млн. т грузов России, что почти на 18% больше, чем в 2001 г. В текущем году эти перевозки также имеют тенденцию к росту.

Необходимо отметить, что это удалось достигнуть исключительно за счет повышения

РОССИЯ: МЕЖДУ ВОСТОКОМ И ЗАПАДОМ

Из выступления Владимира Якунина на 3-й Международной евроазиатской конференции



эффективности перевозочной работы, благодаря проведению эффективной инвестиционной и тарифной политики, внедрению современной техники и ресурсосберегающих технологий, улучшению эксплуатационной работы.

Большое значение имело также создание современной информационной среды. Сформированная волоконно-оптическая связь позволила объединить информационные системы МПС и железных дорог между собой и связать их с основными морскими портами.

ТРАНССИБ

Российские железные дороги в силу географического положения страны и наличия высоко технической и технологически оснащенной Транссибирской железнодорожной магистрали имеют большой потенциал в обеспечении интеграционных процессов, происходящих в Европе и Азии в развитии их транспортно-экономических связей.

В настоящее время объем торговли между Европой и Азией составляет около \$600 млрд., в основном товаров высокой степени обработки, что повлияло на увеличение перевозок грузов в контейнерах до 6 млн. ед. (ДФЭ).

Информационная технология позволяет

осуществлять полный контроль за продвижением грузов и вагонов по транссибирскому маршруту в реальном масштабе времени. О дает возможность ответить на любой вопрос клиента — где находится груз, когда пройдет или иной контрольный пункт и когда предполагается его прибытие в любой пункт России или на границу страны.

Реорганизация управления движением поездов на Транссибе позволяет осуществлять управление перевозками на больших полигонах, а также резко повысить скорости движения поездов, особенно контейнерных, сократить время доставки грузов и достичь среднесуточного продвижения контейнерных поездов свыше 1000 км/сут.

МПС России приступило к созданию и формированию систем, взаимодействующих системами других видов транспорта, в частности между предпортовыми станциями и портами. Создается система организации перевозок грузов по безбумажной технологии в рамках международного проекта TEDIM.

Продолжаются работы по модернизации развития инфраструктуры Транссиба, в частности по развитию предпортовых станций.

Расширяется сеть контейнерных терминалов, позволяющих перерабатывать крупнонажные контейнеры.

Все работы по дальнейшему развитию Транссиба учтены в Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России» (2002-2010 гг.), утвержденной Правительством Российской Федерации, а также в проекте по развитию инфраструктуры сух



Транссиб действуют исключительные тарифные условия на перевозку ряда грузов. Установлены также спецставки на перевозку грузов в контейнерных поездах.

В 2002 г. общий объем перевозок по Транссибу грузов в контейнерах из стран АТР в Западную Европу через порты Дальнего Востока и пограничные переходы с Монголией и Китаем составил более 70 тыс. контейнеров в ДФЭ, против 48,8 тыс. в 2001 г. и 39,2 тыс. в 2000 г.

Необходимо отметить, что значительная часть контейнеров перевозится в составе укрупненных контейнерных поездов.

По экспертной оценке, объемы перевозок грузов в контейнерах между Китаем, Японией, Республикой Корея и Европой, тяготеющих к Транссибу, с учетом созданной мощной транспортной системы на морском маршруте перевозок, уже в ближайшей перспективе могут составить 200-300 тыс. в ДФЭ.

Мы готовы перевезти эти объемы в согласованные сроки и на приемлемых для грузовладельцев экономических условиях.

Дальнейшему увеличению перевозок транзитных грузов по Транссибу будет способствовать также принятое Республикой Корея и КНДР решение о соединении железных дорог полуострова и формирование Транскорейской железной дороги с выходом на Транссиб.

Вместе с этим мы видим еще ряд нерешенных вопросов, по привлечению транзитных грузов в сообщении Европа – Азия на Транссиб.

Это прежде всего улучшение уровня предоставляемого сервиса, включая регулярность рейсов, стабильность времени доставки грузов, увеличение количества рейсов между японскими и дальневосточными портами, а также внедрение схемы перевозок «от двери до двери».

Важными резервами являются также усовершенствование транспортного законодательства, дальнейшее упрощение таможенного оформления грузов, создание складов хранения грузов в районе дальневосточных портов.

Представляется необходимым ускорить решение вопросов создания единого оператора перевозок, увеличения числа судов, курсирующих между портами Японии, Республики Корея и России.

По нашему мнению, следует предусмотреть снижение тарифов на морском участке от портов Японии и Республики Корея до порта Находка и на железнодорожных участках европейских стран.

Весьма перспективным для привлечения транзитных грузов на Транссиб и повышения эффективности их перевозок является создание международного логистического центра.

СЕВЕР – ЮГ

Другим транзитным направлением, проходящим по территории России, является международный транспортный коридор «Север-Юг».

Транспортный коридор «Север-Юг» позволяет эффективно реализовать геополитическую и геоэкономическую ситуацию в обширном регионе, способствовать развитию добычи нефти и других природных ресурсов в зоне Каспийского бассейна, быстро реагировать на новые тенденции в экономике в странах Персидского залива и Индийского океана.

О значении этого коридора для России говорит и то, что этому вопросу уделяется внимание лично Президента Российской Федерации В. В. Путина, который во время рабочей поездки в Астраханскую область внимательно рассмотрел проблему транспортных коммуникаций на Каспии и дал соответствующие поручения Правительству Российской Федерации.

Контейнерные перевозки уже в ближайшем будущем могут составить 100-200 тыс. в ДФЭ.

Основным транспортным узлом на российском участке этого транспортного коридора является порт Оля, проектная мощность которого после завершения строительства составит 8 млн. т.

Уже в настоящее время через порт Оля осуществляются перевозки грузов на направлении «Север-Юг»: курсируют автомобильные паромы на линиях Оля — Ноушехр, Энзели (Иран) и Оля — Туркменбаши (Туркменистан).

В настоящее время принято решение о строительстве железнодорожных путей к порту и предпортовой станции. Ожидается, что первая очередь строительства будет завершена осенью 2004 г.

Эти направления входят в состав общеевропейских транспортных коридоров №2 и №9, а также определены в качестве основных в Федеральной целевой программе модернизации транспортной системы России на период до 2010 г., утвержденной Правительством Российской Федерации в декабре 2001 г.

Указанной программой предусматривается модернизация и реконструкция следующих линий, входящих в коридор «Север-Юг»:

Москва — Кочетовка с увеличением скорости движения до 160 км/ч,

Бусловская — Санкт-Петербург с организацией скоростного пассажирского движения до 200 км/ч,

Кочетовка — Саратов — Волгоград — Астрахань с реконструкцией моста через реку Бузан и электрификацией участка Кочетовка — Ртищево — Саратов — Волгоград.

Кроме того, предусмотрено выполнение работ по усилению железнодорожных подходов к действующим и вновь строящимся морским портам на Северо-Западе России.

Таким образом, Российские железные дороги имеют возможность обеспечить кратчайшим путем транспортные связи европейских и азиатских стран не только в широтном, но и меридиональном направлениях.

МПС России проводит большую работу по повышению эффективности перевозок и на других международных направлениях, в первую очередь на железнодорожных участ-

путного транспорта Азии, разрабатываемого в рамках ЭСКАТО ООН.

В целях привлечения грузов на Транссиб решен также ряд организационно-технологических задач.

Упрощены процедуры таможенного оформления грузов и осуществлен ряд других мероприятий, облегчающих процедуру пересечения государственной границы.

В частности, в портах и на пограничных станциях введен упрощенный порядок декларирования перевозимых грузов в контейнерах по Транссибу, что позволило сократить простой контейнеров с 3-5 сут. до нескольких часов.

На Российских железных дорогах большое внимание уделяется сокращению сроков доставки транзитных контейнеров. Так, курсирование контейнерных поездов осуществляется на правах пассажирских.

Для привлечения транзитных грузов на



тках, входящих в транспортные коридоры №2 и №9, Баренцево-Евроарктическую и Черноморскую Общеευропейскую транспортные зоны, являющихся составными звеньями широтной связи Европа – Азия.

Проводимые на этих направлениях мероприятия по организации скоростного движения поездов, внедрению передовых технологий перевозок, использованию подвижного состава нового поколения, а также внедрению совершен-

ной информационной системы позволяют значительно повысить эффективность перевозок.

Мы позитивно относимся к предложению венгерской стороны о продолжении международного транспортного коридора №5 через Киев до Москвы с выходом на Транссиб. Это позволило бы связать побережье Тихого океана с Адриатикой.

Предложение Казахстана о формировании транспортного коридора Китай — Казах-

стан — Россия — Белоруссия — Европа представляет интерес.

Это направление могло бы дополнить и загрузить западные участки Транссиба.

Мы рассматриваем его не как конкретное Транссибу, а как направление, способное обеспечить расширяющиеся связи застана и бурно развивающихся северо-западных районов Китая с европейскими странами.

ТРАНСТЕК-2003

Одновременно с 3-й Международной евроазиатской конференцией по транспорту в С.-Петербурге открылась Шестая международная отраслевая транспортная выставка – ТРАНСТЕК.

Редакция предлагает фотохронику работы выставки.



ТРАНСПОРТ и ЛОГИСТИКА

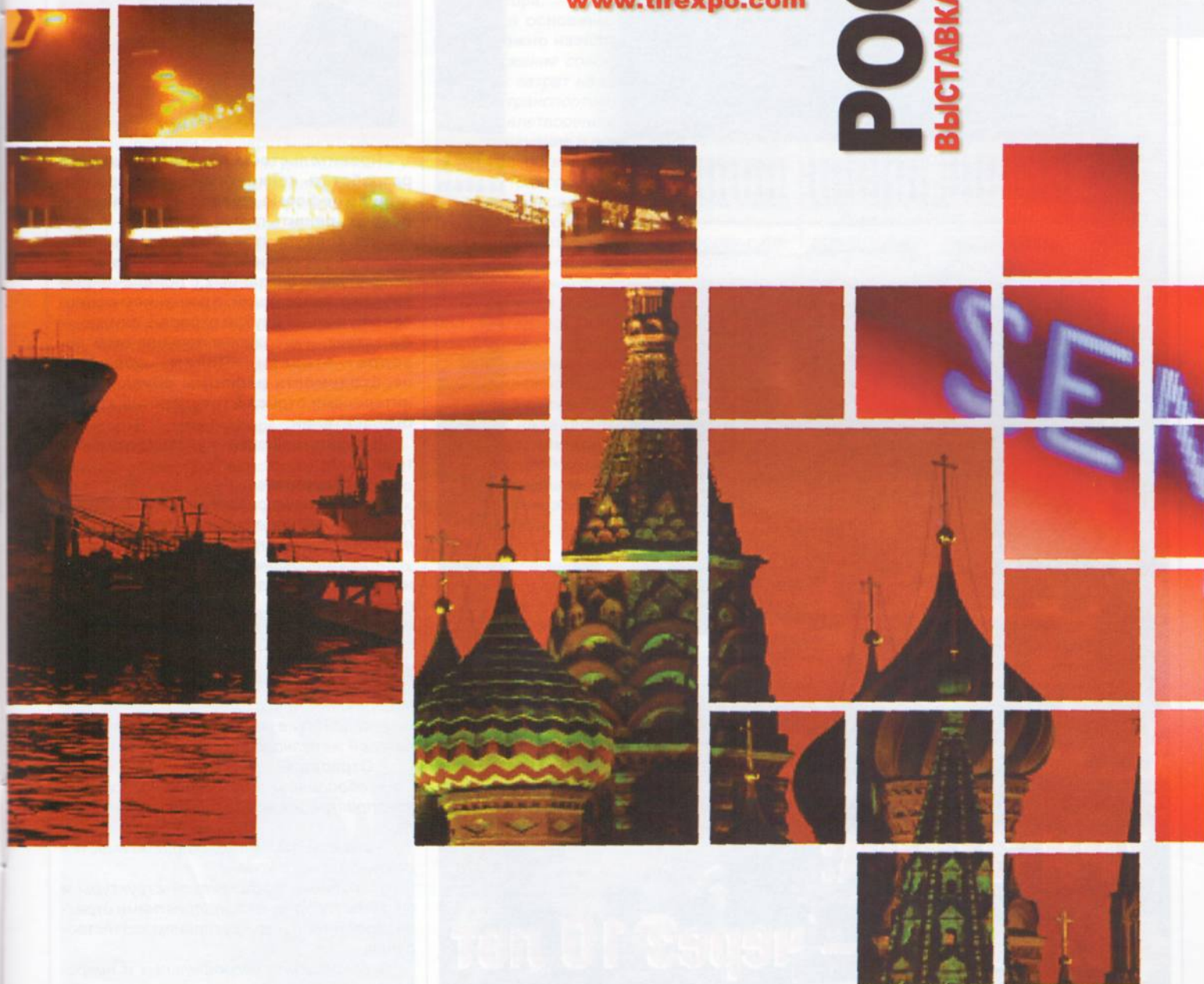


20-22 АПРЕЛЯ 2004
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР "ЭКСПО-XXI"
МОСКВА, РОССИЯ

www.tlrexpo.com

РОССИИ

ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ



По вопросам участия обращайтесь в Оргкомитет:

Центральные Европейские Выставки

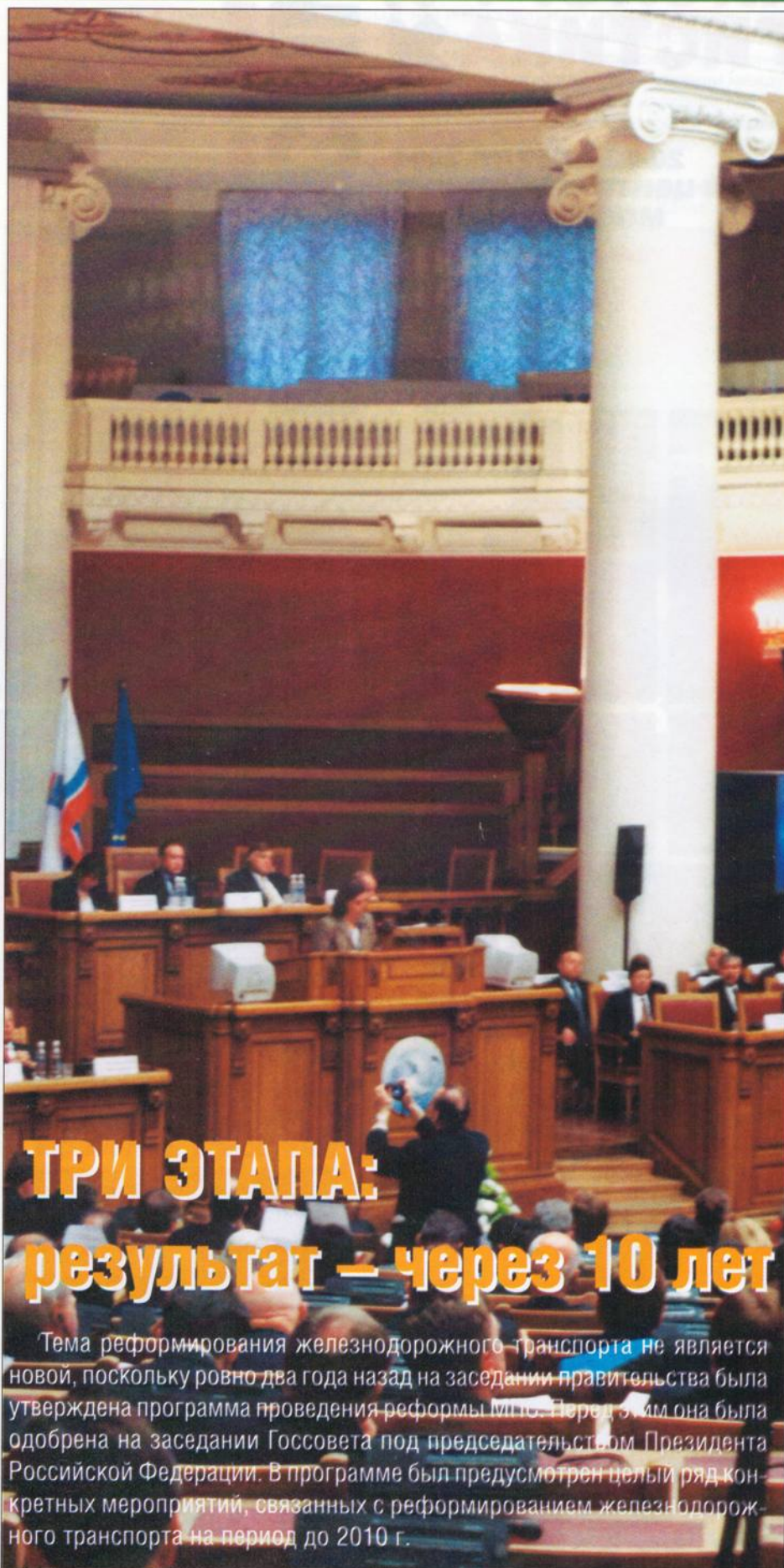
тел: +7 095 788 6553

факс: +7 095 788 6554

e-mail: info@expocsee.ru

www.expocsee.ru

informa maritime & transport



ТРИ ЭТАПА: результат — через 10 лет

Тема реформирования железнодорожного транспорта не является новой, поскольку ровно два года назад на заседании правительства была утверждена программа проведения реформы мпс. Перед этим она была одобрена на заседании Госсовета под председательством Президента Российской Федерации. В программе был предусмотрен целый ряд конкретных мероприятий, связанных с реформированием железнодорожного транспорта на период до 2010 г.



Правительством поставлена задача разработать конкретный план мероприятий по реформе, предполагая в первую очередь решить главный вопрос — повышение конкурентоспособности национальной экономики и включение инновационных механизмов, связанных с привлечением внешних инвестиций, с решением вопросов мотивации внутри отрасли, снижением затрат, издержек и повышением доходов отрасли. Таким образом, необходимость реформы обусловлена интересами отрасли, государства, грузоотправителей.

Что даст реформа железнодорожного транспорта:

• Государству:

- устойчивую работу железнодорожного транспорта, обеспечение транспортной потребностей растущей экономики;
- формирование экономических механизмов регулирования деятельности отрасли;

- обеспечение макроэкономической стабильности, предотвращение инфляционных волн;

- рост эффективности в области железнодорожного транспорта;

- содействие развитию бизнеса потребителей железнодорожных услуг.

• Отрасли:

- обеспечение рентабельной работы предприятий железнодорожного транспорта;

- снижение всех видов задолженности до приемлемого уровня;

- создание эффективной структуры системы управления предприятиями отрасли, адекватной новым условиям хозяйствования;

- сокращение непрофильных и непроизводительных затрат;

- создание условий для обновления развития производственных фондов.

• Потребителю:

- равноправный доступ к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта;

- прозрачность формирования тарифов и их прогнозируемость;

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его безопасности и качества предоставляемых услуг.

– снижение тарифов для конечного потребителя за счет развития конкуренции на рынке железнодорожных услуг;

– обеспечение благоприятной среды для деятельности потребителей услуг.

Понимая значимость и важность транспорта в национальной экономике, невозможно сразу подойти к реорганизации отрасли с точки зрения рыночных принципов реформирования.

Поэтому предполагается использовать механизм поэтапной трансформации отрасли, предположив наличие трех этапов:

– первый этап – 2001-2002 гг.;

– второй этап – 2003-2005 гг.;

– третий этап – 2006-2010 гг.

Первый этап завершится в 2003 г. Основной задачей первого этапа является разделение функции государственного регулирования и хозяйственной деятельности и создание реальных предпосылок для повышения эффективности деятельности создаваемого хозяйствующего субъекта ОАО «Российские железные дороги».

Второй этап предполагает реструктуризацию бизнеса единого хозяйствующего субъекта. Это подразумевает разделение управления и затрат по видам деятельности, реорганизацию элементов бизнеса, выделение филиалов и создание на базе этих филиалов того, что называется потенциально конкурентным сегментом деятельности экономики – дочерних предприятий в сфере строительства, грузовых, интермодальных, контейнерных, пассажирских перевозок. Все, что касается потенциально конкурентного сектора, должно перейти к функционированию в рынке.

Таким образом, второй этап включает формирование потенциально конкурентных сегментов, выведение в эти сегменты до-



черных предприятий. Все, что касается естественного монопольного сектора – а это инфраструктура, то есть железнодорожные пути, искусственные сооружения – мосты или тоннели, устройство сигнализации и связи – это естественный монопольный сегмент. Он закрепляется в собственности государства. 100% акций акционерного общества «Российские железные дороги» принадлежат государству. Все имущество,

относящееся к имуществу инфраструктуры, в соответствии с одним из 4 законов «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», принятых Государственной Думой, тоже ограничено в обороте. На все имущество естественного монопольного сектора накладывается жесткий государственный контроль. Таким образом, второй этап – это подготовка к развитию конкурентного сектора и сохранение естественного монопольного сектора.

Среди основных целей реформирования можно назвать:

– снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки железнодорожным транспортом;

– удовлетворение растущего спроса;

– сохранение и повышение устойчивости, доступности и безопасности железнодорожного транспорта;

– формирование единой гармоничной транспортной системы страны.

Основными задачами реформы железнодорожной отрасли являются:

– разделение функций государственного управления и организаций хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте;

– обеспечение гарантированного не дискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава;

– дальнейшее развитие конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров;

– обеспечение финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли, в том числе на основе введения раздельного финансового учета;

– совершенствование тарифной политики с передачей правительственной комиссии функций по тарифному регулированию на железнодорожном транспорте;

– поэтапное прекращение перекрестного субсидирования между грузовыми и пассажирскими, внутрироссийскими и экспортно-импортными перевозками;

– недопущение слияния предприятий, действующих в потенциально конкурентной среде, с предприятиями естественно-монопольного сектора;

– сохранение единой государственной сетевой производственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления;

– выделение из сферы деятельности федеральных железных дорог объектов социально-бытового и другого назначения (кроме специализированных) для снижения непроизводственных издержек;

– осуществление других мер, обеспечивающих повышение инвестиционной привлекательности системы железнодорожного транспорта;

– повышение материальной заинтересованности работников железнодорожного транспорта и обеспечение им социальных гарантий.



Рассмотрим, какие задачи были решены на первом этапе реформирования. Сегодня можно оценить конкретные результаты работы, проведенной за последние два года.

Для решения главной задачи – разделения функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности – надо было начать с реформы законодательной базы.

В начале 2003 г. были разработаны и приняты 4 основополагающих закона:

– «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;

– «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;

– «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»;

– «О внесении изменения и дополнений в Федеральный закон «О естественных монополиях».

Эти законы в первую очередь определили новую концепцию транспортного рынка, где не только Министерство путей сообщения выполняет функции железнодорожных перевозок. В законах вводится новое понятие перевозчика, владельца инфраструктуры, который при соблюдении определенных условий мог бы взять на себя элементы выполнения тех или иных функций по реализации железнодорожных перевозок.

Как было ранее сказано, Министерство путей сообщения теперь не является монополистом. Мы разделили на законодательном уровне процесс перевозки на два взаимосвязанных процесса – предоставление услуг инфраструктуры и непосредственно осуществление перевозки. Более того, министерством был подготовлен специальный закон, который предполагает разделение функции государственного регулирования и хозяйственной деятельности. В нем в качестве государственного регулятора предполагается МПС или иной федеральный орган исполнительной власти, которому будут поручены эти функции. Этот орган должен определить целый набор функций, связанных с техническим регулированием: определение законодательных норм функционирования и развития рынка железнодорожных перевозок; вопросы стандартизации и сертификации. Для ряда этих функций будут определены самостоятельные ведомства, а за органом исполнительной власти останется разработка правил и законодательных актов, регулирующих развитие рынка железнодорожных перевозок.



Очень важно, что в результате реформ железнодорожная отрасль начнет функционировать на рыночной площадке. Взамен единственного субъекта, осуществляющего железнодорожные перевозки, будет сформирован хозяйствующий субъект – акционерное общество «Российские железные дороги». После принятия основных законов, которые сегодня создали реальные предпосылки для решения задач, необходимо спланировать и сформировать хозяйствующий субъект для его эффективного функционирования в новых условиях.

Поскольку полностью меняется рынок транспортных услуг, в настоящий момент разрабатывается еще 35 новых документов – правил перевозки грузов в прямом, смешанном, международном, внутреннем сообщении. То есть определены подходы к осуществлению государственного регулирования вновь сформированного рынка.

Для эффективного управления в условиях реформирования необходимо разработать новую систему тарифообразования. В течение десятков лет существовал Прейскурант 10-01, который был специализирован и специфицирован по различным типам груза. Но в нем никогда не предполагалось разделение на инфраструктурную, локомотивную, вагонную составляющую. Для того чтобы внедрить эффективную методологию формирования нового прейскуранта, необходимо было посмотреть на систему формирования затрат. Сегодня номенклатура затрат согласована с Федеральной энергетической комиссией и Министерством экономического развития и торговли РФ, заканчивается согласование с Министерством по антимонопольной политике. В результате ее внедре-



ния будет возможно более чем вдвое снизить количество условно разносимых затрат.

Разработана новая система бюджетирования. Перед проведением таких широкомасштабных преобразований необходимо было очень серьезно проанализировать имущественный комплекс Министерства путей сообщения. И, самое главное, подготовить его к предстоящей передаче всех активов в уставный капитал ОАО «РЖД».

По результатам инвентаризации была сформирована база данных, из которой по запросу можно посмотреть сумму активов, сумму обязательств по всем категориям. Из более чем 2 тыс. предприятий, входящих в систему Министерства путей сообщения, 987 предприятий окончательно решено внести в уставный капитал акционерного общества «Российские железные дороги».

Проведена отдельная работа по инвентаризации земельных участков. Сегодня на все 1,3 млн. гектаров находящихся в федеральной железнодорожной собственности и относящихся к землям железнодорожного транспорта, оформлены межевые дела.

Таким образом, результатами I этапа являются:

- сформированная законодательная база;
- подготовленная программа формирования ОАО «РЖД»;
- разработанные проекты организационной структуры ОАО «РЖД» и документов, регламентирующих деятельность общества.

Что касается управления и реализации услуг железнодорожного транспорта, то к

– определение принципов финансирования деятельности департамента продаж, маркетинга в ОАО «РЖД»;

– разработка Положения «О департаменте продаж и маркетинга в ОАО «РЖД»;

по реформированию кадровой политики и социальной сферы:

– проведение кадрового аудита и определение потребности ОАО «РЖД» в кадровых ресурсах;

– формирование принципиальной кадровой модели ОАО «РЖД»;

– разработка системы мероприятий по реализации кадровой модели ОАО «РЖД»;

– разработка системы управления кадровыми ресурсами ОАО «РЖД»;

– разработка организационно-функциональной структуры дирекции по управлению персоналом ОАО «РЖД»;

– разработка программы реорганизации социальной сферы и мероприятий по переходу от финансирования «соцсферы» к финансированию программ закупки социальных услуг.

Задачи, поставленные перед отраслью президентом и правительством, ориентированы на десять лет. Результат появится не ранее чем через 10 лет, когда будут решены задачи модернизации основных коридоров обновления подвижного состава, переоборудования, развития производства новых электропоездов, новых пассажирских вагонов.

Результатом структурной реформы железнодорожного транспорта станет:

– повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития;



моменту создания ОАО «РЖД» должны быть реализованы следующие мероприятия:

по реформированию системы маркетинга и реализации услуг железнодорожного транспорта:

– совершенствование системы управления маркетингом и реализации услуг железнодорожного транспорта;

– совершенствование нормативной базы, регламентирующей деятельность департамента продаж и маркетинга;

– совершенствование технологической базы, регламентирующей деятельность департамента продаж и маркетинга;

– разработка принципов взаимодействия департамента продаж и маркетинга с другими департаментами ОАО «РЖД»;

– формирование единой гармоничной транспортной системы страны;

– снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;

– удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

Сегодня, по прошествии двух лет притических действий по реформированию можно констатировать, что сделано очень много и при этом работа по реформированию впервые сопровождается ростом в эксплуатационных показателях, ростом реальной зарплаты. Все это позволяет надеяться, что реформа достигнет поставленных целей.



Особенности Октябрьской железной дороги

Октябрьская железная дорога обслуживает Северо-Западный регион Российской Федерации. Особенностью транспортного комплекса нашего региона является его экспортно-импортная направленность. Доля дороги в экспортно-импортных перевозках железнодорожным транспортом России составляет более 25%.

Г. КОМАРОВ,
начальник Октябрьской железной дороги

В настоящее время дорога имеет на западе железнодорожные пограничные переходы с:

- Финляндией** (Бусловская — Вайниккала, Светогорск — Иматранкоски, Вяртсиля — Ниирала, Кивиярви — Вартиус),

- Эстонией** (Ивангород — Нарва, Печоры-Псковские — Орава, Пиуза),

- Латвией** (Себеж — Зилупе, Пыталово — Вецуми, Карсава),

- Белоруссией** (Невель — Алеца, Езерище).

В сфере действия дороги находится обеспечение железнодорожных подходов к морским портам Балтийского моря на западе (Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Усть-Луга), Баренцева (Мурманск) и Белого (Кандалакша, Витино) морей на севере.

Участки дороги международного значения. К участкам Октябрьской железной дороги, имеющим международное значение, относятся линии Бусловская — Санкт-Петербург — Москва (участок Критского коридора №9 и коридора «Север-Юг»), Кошта — Волховстрой — Санкт-Петербург (участок северного ответвления критского коридора №2 и коридора «Запад-Восток», Транссиб) и Волховстрой — Беломорск — Мурманск, Маленьга (участки северного ответвления коридора «Север-Юг»).

Участок Санкт-Петербург — Москва в настоящее время полностью удовлетворяет требованиям международных транспортных коридоров. Его реконструкция под скорость движения 200 км/ч продолжалась 5 лет и была закончена в 2001 г. Грузовое движение отсюда вынесено на направление Вологда — Санкт-Петербург. На участке с максимальными скоростями 200 км/ч курсируют скоростной электропоезд ЭР200 и скоростной поезд с локомотивной тягой «Невский экспресс», а также со скоростью 160 км/ч фирменный поезд «Аврора».

Идет проектирование реконструкции участка Санкт-Петербург — Бусловская под скоростное движение на Хельсинки. Принципиального подхода здесь требует вопрос разделения на данном направлении пассажирского и грузового движения. На сегодняшний день прорабатываются варианты выноса грузового движения на параллельные линии. От решения его зависит не только разгрузка Хельсинкского направления, но и обеспечение железнодорожных подходов к морским портам Выборг, Высоцк и Приморск, а также погранпереходу Светогорск — Иматранкоски.

Участок Санкт-Петербург — Волховстрой — Кошта является одним из самых грузонапряженных на сети железных дорог России. Его пропускная способность составляет 60 пар поездов в сутки. По этому участку грузы из Сибири и Урала поступают в порты Финского залива Балтийского моря. Участок полностью электрифицирован в 2001 г. В настоящее время с целью беспрепятственного пропуска поездов унифицированной длины завершено удлинение путей на промежуточных станциях. До конца года будет завершён первый этап коренной реконструкции локомотивного депо Волховстрой, которое будет обеспечивать ремонт грузовых электровозов постоянного тока.

Основной задачей развития северного хода дороги Волховстрой — Беломорск — Мурманск, Маленьга протяженностью 1,5 тыс. км является его электрификация.

Центром Октябрьской железной дороги является Санкт-Петербургский железнодорожный узел. Он служит точкой пересечения всех линий международного значения дороги. Поэтому реконструкции железнодорожного узла города уделяется пристальное внимание. Практически полностью обновлен пассажирский комплекс: построен новый

Ладожский вокзал, реконструированы остальные вокзалы города, обновлен подвижной состав, мосты и путепроводы, приведена в надлежащее состояние территория полосы отвода железной дороги, территории и здания локомотивных и вагонных депо и других железнодорожных объектов города.

Внутриузловые работы традиционно направлены прежде всего на усиление подходов к Санкт-Петербургскому морскому порту. Это и электрификация внутриузловых путей, строительство дополнительных соединительных путей, удлинение приемо-отправочных путей промежуточных станций, реконструкция припортовых станций Автово, Новый порт, Предпортовая и реконструкция сортировочных станций. Важнейшее значение для Санкт-Петербургского узла является усиление его железнодорожных обходов. Северный обход служит подходом к морским портам Выборг, Высоцк и Приморск, погранпереходам с Финляндией (Бусловская и Светогорск), а южный — к строящемуся морскому порту Усть-Луга и погранпереходу с Эстонией (Ивангород).

Совершенствование управления перевозками. В плане совершенствования управления процессами перевозки дорога решает две стратегические задачи. Первая — это концентрация и централизация управления. В Санкт-Петербурге создан единый дорожный центр диспетчерского управления (ЕДЦУ). В настоящее время здесь сосредоточено диспетчерское управление трех из шести отделений дороги, а также сконцентрированы основные службы — локомотивного, вагонного, путевого хозяйства и другие. За время, прошедшее с начала текущего года, улучшены все качественные показатели дороги.

Вторая задача — это устранение узких мест в системе организации перевозки всеми ее участниками, и в первую очередь — оптимизация взаимодействия на стыке железнодорожной и морской составляющих перевозочного процесса. Решением этой задачи занимается Информационно-логистический центр. Основная деятельность Информационно-логистического центра направлена на создание единого информационного пространства и организацию информационного взаимодействия между участниками перевозочного процесса на стыке «железная дорога — море».

На припортовых станциях морского порта Санкт-Петербург внедрена автоматизированная система управления (АСУ). Тем самым были созданы условия для оптимизации основных технологических процессов работы станции: оформление прибытия и отправления поездов, маневровая работа, грузовая и коммерческая работа, взаимодействие с портом. Организация обмена данными между АСУ припортовых станций и АСУ порта осуществляется на двух уровнях:

- **первый уровень обмена** — это обмен оперативной информацией о состоянии технологических ресурсов дороги и порта

с целью ее использования диспетчерским и руководящим составом для организации управления перевозочным процессом. При этом из АСУ порта в АСУ станции передается информация о судах, о наличии груза

между припортовой станцией и клиентурой.

Еще одно направление проводимых Информационно-логистическим центром работ – разработка автоматизированных информационных систем поддержки взаимодействия Ок-

своевременные управленческие решения диспетчерскому и руководящему составу порта. Информация о вагонах поступает в систему из АСУ станции по десятиминутному регламенту. Информация о морской составе



в порту, сменно-суточные планы и заявки на вагоны. Из АСУ станции в АСУ порта передаются данные по отгрузке в адрес порта, данные о дислокации грузов и их прибытии на станцию;

• **второй уровень обмена** – обмен данными для организации электронного документооборота и оптимизации технологии совместной работы дороги и порта. Из АСУ станции в АСУ порта передаются данные из памяток приемосдатчиков, ведомостей подачи/уборки подвижного состава. Из АСУ порта в товарную контору станции передаются в электронном виде данные из накладных, что позволило изменить технологию оформления перевозочных документов

тябрьской железной дороги с морскими портами и терминалами. Автоматизированные рабочие места установлены на припортовых станциях, в отделе портов службы перевозок, в центре координации операций морского порта. Разработанный программный комплекс концентрирует оперативную информацию о железнодорожной и морской составляющих в единую базу данных. Полученная информация отображается в виде динамических электронных схем грузовых районов порта. На схемах представляются текущие данные о судах, состоянии причалов, складских емкостях и ситуациях на грузовых фронтах, что позволяет оперативно оценивать обстановку и принимать

лучшей обновляется один раз в смену. В настоящее время это обеспечивает поддержку баз данных в актуальном состоянии.

Диспетчерами по работе с портами тябрьской железной дороги и диспетчеры Центра координации операций порта на основе созданных и внедренных информационных систем ведется ежедневное оперативное планирование подвода составов, флота и отборки грузов. Результаты первого этапа работы по организации информационного взаимодействия железной дороги и порта получили положительную оценку на XIV Ассамблее начальников железных дорог России, прошедшей в Санкт-Петербурге в июне текущего года.

Под патронажем Минтранса РФ, ФГУП «Росморпорт», Ассоциации морских портов России.

Морские порты России

Издательство «Морские порты» начинает подготовку к печати 2-го издания справочника «Морские порты России»/«Sea ports of Russia».

ЦЕПЬ – предоставить деловую информацию по каждому порту страны

- адреса и телефоны;
- специализация и мощности;
- техническая оснащенность;
- экономическое состояние;
- перспективы развития;
- номенклатура грузов;
- портовые сборы;
- тарифы на перегрузку;
- навигационные условия;
- регулярные линии;
- развитие причального хозяйства и т.д.

Справочник будет иллюстрирован картами-схемами портов.

Язык - русский/английский.

По вопросам вашего участия в справочнике, размещения рекламы и подаче заявок на покупку книги обращаться по адресу: 103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6. Тел./факс (095) 927-86-68, тел. (095) 921-30-04, 927-89-39 E-mail: morvesti@mail.cnt.ru <http://www.morvesti.ru> Выход книги намечен на декабрь 2004 года.

Кроме того, в специальном разделе «Партнеры» будет собрана информация об агентах и экспедиторах, их возможностях по каждому порту.

Справочник «Морские порты России» издается книгой формата В5.

Бумага – мел, глянец, печать полноцветная, тираж – 3000 экземпляров.


Издание предназначено для грузоотправителей и грузополучателей, экспедиторов и агентов, судовладельцев и судоводителей, для всех, кто в той или иной степени задействован в транспортном бизнесе не только в России, но и в странах ближнего и дальнего зарубежья.




НОВАЯ ПЕРЕВОЗОЧНАЯ




**Перевозка нефти
и нефтепродуктов**



**Перевозка зерновых
культур и сахара-сырца**



**Перевозка грузов
в полувагонах**



**Аренда подвижного
состава**

Лицензия
компании-перевозчика
№ 0020-ПГ

Собственный
подвижной состав –
4000 единиц

Тел. (095) 788 0575, факс (095) 788 0573

**105082, г. Москва,
Спартакoвская пл., д. 16, стр. 6
Бизнес-центр «На Спартакoвской»
www.npktrans.ru npk@npktrans.ru**

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Система международных транспортных коридоров (МТК) на территории России состоит из двух евроазиатских коридоров («Север-Юг» и Транссиб), общеевропейских транспортных коридоров (№1, 2, 9), железнодорожных направлений ОСЖД (№1, 2, 5, 11), а также двух коридоров, связывающих северо-восточные провинции КНР через российские морские порты Приморского края с портами стран АТР.



Виктор ИВАНОВ,
начальник Центра фирменного
транспортного обслуживания
МПС России

По основным транспортным коридорам, проходящим по территории России («Север-Юг», Транссиб, МТК №2, 9-й общеевропейский транспортный коридор) в 2002 г. перевезено с участием железнодорожного транспорта около 97 млн. т внешнеторговых и транзитных грузов, что составило более 30% всех международных перевозок с участием Российских железных дорог.

В направлении Восток-Запад-Восток основным коридором на территории России выступает Транссибирская магистраль.

Придавая большое значение данному транзитному направлению, МПС России проводит работу по наращиванию его мощности, ставит задачу дальнейшего ускорения продвижения грузопотоков.

На Транссибирской магистрали проложено порядка 17 маршрутов контейнерных поездов с внешнеторговыми и транзитными грузами. Основными из них являются следующие маршруты:

- Бусловская – Находка Восточная – Бусловская (погранпереход Россия – Финляндия);
- Москва – Владивосток;
- Находка Восточная – Алма-Ата;
- Брест – Пекин.

В 2002 г. начал курсировать новый контейнерный поезд по маршруту **Брест – Алма-Ата** (Казахстан) и контейнерный поезд «Монгольский вектор» по маршруту **Брест – Улан-Батор** (Монголия).

В целях создания благоприятных условий для привлечения транзита на Транссибирскую магистраль действуют специальные согласованные тарифные условия на перевозки грузов в крупнотоннажных контейнерах маршрутами через дальневосточные порты.

Сегодня полностью решены вопросы, связанные с обеспечением сохранности перевозимых грузов и предоставлением грузовладельцам оперативной информации о следовании контейнеров в реальном масштабе времени. Упрощен порядок декларирования транзитных грузов в порту Восточный. С введением 1 января 2004 г. нового Таможенного кодекса этот порядок распространится на все погранпереходы.

Российскими железными дорогами разрабатывается «Программа развития пограничных переходов между Россией и Китаем», что позволит значительно улучшить условия транзитных перевозок между двумя странами. С китайской стороны осуществляются работы по развитию пограничных станций и усилению подходов к ним.

КОРЕЯ – РОССИЯ – ЕВРОПА

Одним из направлений увеличения грузопотока через Транссиб является создание трансконтинентального коридора **Корея – Россия – Европа**. В этом случае часть контейнеропотока, зарождающегося в Южной Корее и адресованного в страны Европы, будет перевозиться с участием Транссиба по самому короткому наземному маршруту. Прогнозные объемы перевозок по Транскорейской магистрали могут составить 3,3 млн. т к 2005 г. и 4,9 млн. т к 2010 г.

В настоящее время выполнены «Основные проектные решения по восточному направлению Транскорейской магистрали», являющиеся первым этапом разрабатываемого российскими специалистами ТЭО. Кроме того, запланированы переговоры с представителями южнокорейских деловых кругов по согласованию возможных объемов перевозок транзитных грузов, а также с КНР – по выработке совместной позиции при условии направления грузопотока из Республики Корея через Китай.

МПС России большое значение придает развитию западного участка Транссиба - направления Нижний Новгород – Москва - Минск – Брест, являющегося составной частью МТК 2.

В 2002 г. объемы международных перевозок грузов железнодорожным транспортом в рамках данного коридора составили 9,5 млн. т, увеличившись на 11,7% к уровню 2001 г. За январь-июнь 2003 г. было перевезено 5,1 млн. т груза, что выше аналогичного периода прошлого года на 16,5%.

РОССИЯ – БЕЛОРУССИЯ

Совместно с Белорусской железной дорогой проводятся работы по модернизации инфраструктуры направления **Москва – Минск – Брест** с целью повышения скорости движения поездов. Рассматриваются вопросы совершенствования технологии работы пограничного железнодорожного узла Брест, внедряются новые информационные технологии на пограничном переходе Брест-Малашевичи, которые значительно ускорят проведение таможенных процедур.

Помимо перевозок грузов в контейнерном поезде «Восточный ветер» российские железные дороги совместно с железными дорогами Германии, Польши и Белоруссии предлагают новую технологию перевозок грузов в международном сообщении – это ускоренные грузовые поезда «Россия-Экспресс» и «Европа-Экспресс». Перевозки грузов по этой технологии позволяют организовать курсирование поездов г



составленному графику, установить диспетчерский контроль за продвижением груза на всем маршруте следования, отказаться от излишней сортировочной работы и в результате сократить время в пути на трое суток по сравнению с существующей технологией перевозок.

Совместно с Белорусской и Литовской железными дорогами планируется организация курсирования контейнерных (в т.ч. контрейлерных) и рефрижераторных поездов с импортными грузами из портов Калининград и Клайпеда транзитом по Белоруссии назначением на станции российских железных дорог.

В настоящее время рассматривается вопрос о продлении МТК №2 до города Екатеринбург, являющегося крупнейшим транспортным узлом Урала, что обеспечит прирост объемов транзитных грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Важное значение МПС России придает развитию девятого общеевропейского транспортного коридора. В 2002 г. по коридору Российскими железными дорогами было перевезено 26,7 млн. т грузов международной торговли, что на 25% выше уровня 2001 г. За январь-июнь 2003 г. перевозки по данному направлению увеличились на 12% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 13 млн. т.

Организовано движение ускоренных контейнерных поездов из порта Санкт-Петербург в Москву с импортными грузами (один поезд в неделю). Рассматривается вопрос организации ускоренного контейнерного поезда Хельсинки – Москва.

СЕВЕР – ЮГ

В России значительное развитие получил транспортный коридор «Север-Юг», который проходит от северо-западных границ России до портов и пограничных переходов в зоне Каспийского моря и далее через прикаспийские страны в зону Персидского залива и Аравийского моря.

Транспортный коридор «Север-Юг» представляет альтернативу маршруту перевозки грузов через Суэцкий канал с сокращением стоимости и времени доставки грузов.

В 2002 г. по МТК «Север-Юг» было перевезено 5,3 млн. т. Это в основном грузы Ирана и северокавказских государств СНГ. За первое полугодие 2003 г. перевозки по коридору увеличились на 55% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 3,6 млн. т.

Сегодня для перевозок в коридоре «Север-Юг» используется транскаспийский морской маршрут с перевалкой грузов в портах Астрахань и Махачкала. Порт Астрахань обеспечивает перевалку грузов с железнодорожного транспорта в объеме свыше 2 млн. т грузов в год. Перевозки грузов через порт Махачкала в 2002 г. составили 1,2 млн. т.

Введена в эксплуатацию и готова к открытию железнодорожная паромная переправа в порту Махачкала, откуда паромы будут ходить по маршрутам Махачкала – Туркменбаши и Махачкала – Актау.

Закончено технико-экономическое обоснование строитель-

ства подъездного пути (50 км) к новому порту Оля на Каспии, который должен стать основным узлом международного транспортного коридора «Север-Юг». Общая мощность порта рассчитана на переработку 8 млн. т грузов в год. Сегодня уже разработана генеральная схема развития первого грузового района: она включает в себя 10 причалов протяженностью 1,6 км с глубиной 5,5 м. В порту будут построены контейнерный терминал, паромный терминал на прием 15 тыс. автопоездов в год, причалы для генеральных и скоропортящихся грузов.

В целях привлечения грузов в коридор «Север-Юг», создания согласованных тарифных условий, развития экономических отношений между странами Юго-Восточной Азии, России и другими странами СНГ, Балтии и Европы учрежден Координационный совет международного транспортного коридора «Север-Юг».

Максимальный эффект от реализации транзитного потенциала России может быть достигнут за счет активного совершенствования всей транспортной системы страны.

Важнейшая задача железнодорожного транспорта России – в полной мере реализовать выгодное географическое положение страны и развитую транспортную инфраструктуру как естественный транзитный мост между Европой и Азией.



Еврокомиссия: между TRASECA и Транссибом

Лойола де ПАЛАСИО,
заместитель председателя
Комиссии европейских сообществ

– В связи с намеченным расширением ЕС мы находимся в стадии пересмотра направлений развития трансевропейских коридоров и транспортных сетей с учетом этого расширения. В настоящее время существует уже десять транспортных коридоров и четыре транспортные зоны, которые соединяют Евросоюз с Российской Федерацией, Украиной и Белоруссией, а также с регионом Баренцева моря.

...Еврокомиссия поддерживает важную инициативу – проект TRASECA, который соединяет Кавказ, Черноморский регион и Центральную Азию. Программа TESIS определяет основные области развития транспорта. Это развитие транспортных коридоров, в том числе TRASECA, гармонизация процедур и законодательства по различным видам транспорта, совместимость железнодорожных путей и так далее. Программа TESIS для Центральной Евразии определила приоритеты этого развития. Ее реализация показала, как трудно идет ее выполнение, особенно в части ликвидации так называемых « нефизических барьеров». Я надеюсь на скорейшее преодоление этих барьеров.

...Глобализация сближает нас с нашими соседями и показывает нам, что делать для того, чтобы добиться взаимопонимания.

...По географическим и историческим причинам некоторые страны играют ключевую роль в деле сближения Европы со странами Азии. Среди них для нас наиболее важны Турция и Россия. В этом контексте Евросоюз надеется на интенсивное сотрудничество преимущественно с Россией, но также и со всеми другими европейскими и азиатскими соседями, которые помогут нашему экономическому развитию, реализуя идею экономической интеграции евроазиатской территории. И я надеюсь, что работа конференции поможет этому.

Польза глобализации



Барри КЕЙБЛ,
директор отдела
транспорта
и туризма
ЭСКАТО ООН

– Мне очень приятно выступить на этой конференции и отметить успехи, достигнутые на пути создания единой евроазиатской транспортной системы, идея которой была выдвинута на предыдущей конференции здесь, в этом прекрасном городе – Санкт-Петербурге.

Глобализация отражается на всех аспектах нашей жизни, но по-разному. Для Азии укрепление ее связей с Европой дает ей возможность ускоренного экономического развития. Это было отмечено Генеральным секретарем ООН. Он отметил, что регион сделал намного больше других для того, чтобы повернуть глобализацию на пользу. Совершенно очевидно, что расширение системы транспортных коридоров будет способствовать дальнейшему развитию.

На Первой Евроазиатской конференции по транспорту было согласовано видение интегрированной евроазиатской транспортной системы, которая наведет мосты между Азией и Европой. Наша организация работает над реализацией этого подхода на практике. Так, в части развития наземных коммуникаций мы выделяем ресурсы для развития Трансазиатской железной дороги и коммуникаций в Европе. В тесном сотрудничестве с другими организациями мы занимаемся гармонизацией подходов между Европой и другими странами.

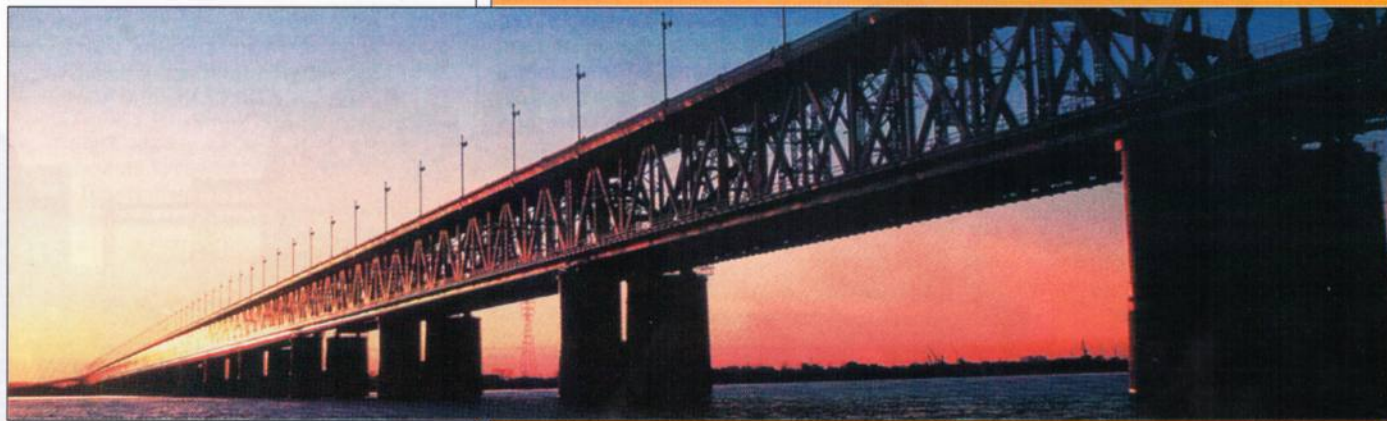
Что касается железных дорог, то меморандум о планировании демонстрационных рейсов контейнерных поездов на Северном коридоре (Транссиб) является ответом на декларацию, принятую Второй Евроазиатской конференцией по транспорту. Руководящий комитет провел свое заседание во Владивостоке в июне 2002 года, и в нем участвовали все десять стран. Второе заседание пройдет в Монголии, в Улан-Баторе. На этом заседании предложено у-

вердить предварительный график демонстрационных рейсов контейнерных поездов. Кроме того, ЭСКАТО ООН приняла интегрированную программу развития наземного транспортного сообщения, в рамках которой разрабатываются новые методы измерения и оценки интермодальных транспортных коридоров, выявления узких мест и неправданых затрат в процессе перевозки.

Мы уже успешно, на конкретных примерах, опробовали эту методику в процессе подготовки встречи министров транспорта государств, не имеющих выхода к морю, которая прошла в Алма-Ате. Улучшение логистики и использование этой методики будут крупнейшим камнем нашей дальнейшей работы.

На Второй Международной евразийской конференции было предложено программа по евроазиатскому транспорту. Эта инициатива была поддержана на конференции по инфраструктуре на уровне министров транспорта, которая состоялась в Сеуле 2001 году. В этом же году совместная программа была одобрена и реализована рабочей группой по экономическому развитию.

С удовольствием сообщаем о том, что эта программа уже утверждена Генассамблеей ООН и получена финансирование со счета развития. В рамках данного проекта будет рассматриваться интеграция евроазиатских транспортных сетей, в том числе железнодорожных, автомобильных, морских и интермодальных транспортных коридоров. Сейчас мы координируем инициативы, выдвинутые по определенным прошлой конференцией коридорам – а именно Транссибу, TRASECA, Южному коридору «Север-Юг».



Транссиб – дорога к океану



Джек ШОРТ,
генеральный
секретарь
Европейской
конференции
министров
транспорта
(ЕКМТ)

– ...За последние 20 лет объем торговли между Европой и Азией вырос в 6 раз, и этот рост продолжается. Сегодня 90% этой торговли ведется морем, а в Азии идет преимущественное развитие приморских территорий. Но все же, по нашему мнению, дальнейшее развитие евроазиатских связей будет развиваться на основе железнодорожного транспорта. Такая диверсификация необходима и со стратегической точки зрения, поскольку морское сообщение зависит, например, от Суэцкого канала.

Другие причины необходимости преимущественной поддержки сухопутного транспорта носят региональный характер.

Хотя в ближайшее время железнодорожная сеть Сибири вряд ли будет загружена, ее значение для международного транзита будет расти – в том числе потому, что Транссиб связывает с внешним миром целый ряд стран, не имеющих выхода к морю.

Успех транзитного бизнеса на основе сухопутных коридоров будет зависеть от успеха железнодорожного реформирования как в Европе, так и в России. Наша практика показала, что железные дороги могут увеличить грузооборот не менее чем на 50%, однако привлечение новых клиентов зависит от качества услуг, гарантий своевременной доставки и сохранности груза. А это требует определенных затрат на модернизацию и ремонт, обеспечение безопасности и улучшение обслуживания грузовладельцев. Соответственно, ключевым фактором развития желез-

нодорожного сообщения является финансирование.

Нужна также либерализация таможенного режима и скидки для перевозчиков, использующих свой подвижной состав, без чего проблема обновления подвижного состава не решается.

Важна и тарифная политика, которая мешает адекватно реагировать на изменения конъюнктуры рынка. А ведь в свое время именно тарифная политика вызвала крах железнодорожного транспорта в США.

Интересны быстрые изменения в России. Автомобильные перевозки отбирают бизнес у железных дорог. Важной частью реформы должно стать как развитие антимонопольной политики, так и появление на рынке независимых перевозчиков. От реализации этой политики и зависит превращение Транссиба в конкурентоспособный транспортный коридор. Как уже говорилось, весьма важно обустройство пограничных переходов, административная процедура и повышение безопасности перевозок.

Опыт конференций в Праге, Хельсинки и на Крите, определивших в свое время европейские транспортные коридоры, показывает, что для создания международных транспортных коридоров основное значение имеет и заинтересованность стран-участников, и качество межгосударственной кооперации при реализации проектов. Поэтому важно, чтобы для реализации предложений и рекомендаций, принятых здесь, были выбраны реальные сроки и пути реализации.

Контейнерные поезда против суперконтейнеровозов

Х. Капелл ФЕРРЕР,
директор отдела транспорта
ЕЭК ООН

– С 1 января 2002 года мы распространили коридоры за пределы Евросоюза и сегодня работаем над комбинированной системой «Транспортные коридоры – не просто линии на карте». Правительства обсуждали каждый маршрут в отдельности и договорились о них официально, в соответствии с отработанной процедурой ООН. ...Общее видение евроазиатских транспортных связей базируется на представлении о евроазиатских транспортных коридорах, которые стыкуются с системой панъевропейских транспортных коридоров.

Наши цели – определить приоритетные цели и проекты для последующего финансирования международными финансовыми институтами. В числе проведенных нами мероприятий – демонстрационные рейсы контейнерных поездов, которые должны показать, что должно продемонстрировать конкурентоспособность сухопутных перевозок по сравнению с морскими. Сравнительная конкурентоспособность сухопутных перевозок во многом определяется процедурой пересечения границ, портовой инфраструктурой и подготовкой персонала.

Совместно с г-ном С. Франком мы постараемся продолжить нашу совместную деятельность в рамках нового по развитию международного сухопутного сообщения, одобренного Генеральной Ассамблеей ООН. Этот проект вскоре начнется и будет завершен в 2006 году. Для участия в проекте мы определили 16 стран Евразийского региона.

Мне бы хотелось поблагодарить Всемирный банк, ЕБРР, Евразийский банк и другие международные финансовые институты, а также Еврокомиссию за интерес к участию в этом проекте. Благодаря такому интересу наш проект перешел в стадию лавинообразного роста.

Евразийская ось сотрудничества

М. ПОЛЬ,
вице-премьер,
министр
инфраструктуры
Республики
Польша

– Политическая воля к развитию транспортных связей между Европой и Азией дает пищу для оптимизма в отношении торговли между Востоком и Западом. И железные дороги играют здесь очень важную роль. Они могут успешно конкурировать с морским транспортом, перевозя грузы в Среднюю и Юго-Восточную Азию с берегов Северного и Балтийского морей.

Понимая это, Польша пока не использует потенциал маршрута. Но эта

дорога может создать евразийскую ось политического сотрудничества и экономического роста. Трансевропейская сеть играет важную роль в политической жизни Европы. Она интегрирует морской, сухопутный и воздушный транспорт ЕС.

Однако для того, чтобы лучше выполнять свое назначение, эта транспортная сеть должна быть соединена не только с сетями Центральной и Восточной Европы, но и с азиатскими сетями. Международ-

ные транспортные коридоры должны стать настоящими трансконтинентальными мостами.

Вместе с другими странами мы прилагаем усилия для развития контейнерных перевозок из Южной Кореи, Китая и Казахстана. Наша страна собирается убедить партнеров из России и с Дальнего Востока, что железнодорожные перевозки значительно дешевле морских и могут успешно с ними конкурировать.

«Север-Юг»: выгодно, дешево, безопасно



г-н А. ХАРАН,
министр
дорог
и транспорта
Исламской
Республики
Иран

– Ускорение процесса глобализации требует сотрудничества между народами и государствами. На этом пути всестороннее развитие транспорта и транспортных путей может сыграть ключевую роль в развитии сотрудничества между государствами.

Нам кажется, что глобализация транспорта может рассматриваться как основной инструмент развития региональной и мировой торговли. После появления СНГ политика и стратегическое положение Республики Иран в отношении перевозок и транзита приобрели для стран Союза особую важность.

В настоящее время количество стран, не имеющих выхода к Мировому океану, увеличилось до 29. В числе этих государств Казахстан, Киргизия, Туркмения, Таджикистан, Узбекистан в Средней Азии, а также Азербайджан и Армения на Кавказе, но которые имеют легкий доступ к транспортной сети Ирана.

В свою очередь благодаря планированию и целевым инвестициям дорожная сеть Ирана увеличилась до 180 тысяч километров, из которых 85 тысяч составляют дороги государственного значения. До 7 тысяч километров выросла сеть железных дорог.

Иран перевозит 298 млн. тонн грузов и 391 млн. пассажиров, включая 20 млн. тонн транзитных грузов. Таким образом, уникальное положение Исламской Республики Иран может рассматриваться и как

фактор укрепления отношений со странами, не имеющими выхода к Мировому океану. И как путь, который другие страны мира могут использовать как выход в Центральную и Юго-Восточную Азию, Китай, к Индийскому океану и в страны Персидского залива.

Здесь я бы хотел остановиться на коридоре «Север-Юг», где созданы подходящие условия для международного транзита. Этот маршрут, часть которого пролегает по территории Ирана, по сравнению с другими традиционными путями через Суэцкий канал является более безопасным, быстрым, дешевым и позволяет осуществлять смешанные перевозки между Европой и Азией. Через территорию Ирана этот коридор связывает Северную Европу и Россию со странами Персидского залива, Индией и Юго-Восточной Азией.

Другим коридором, в котором Иран играет для Европы роль ворот в Азию, является железнодорожно-автомобильный коридор «Восток-Запад», связывающий Центральную Европу с Ираном и далее – со странами Средней Азии и Китаем. Важность этого коридора отмечалась на заседании комиссии ЭСКАТО.

Необходимость коридора «Север-Юг» проистекает из того факта, что Запад и Восток, игнорируя друг друга и действуя в одиночку, никогда не смогут реализовать свои национальные и внешнеполитические интересы. Наличие более короткого и дешевого пути укрепит исторические

связи Азии и Европы благодаря наличию инфраструктуры и ключевому положению Ирана на этом пути. В свою очередь Исламская республика Иран приветствует не только участие иностранных инвесторов в своих транспортных проектах, но и включение страны в другие транспортные коридоры, в том числе коридор «Восток-Запад».

Исламская Республика Иран, являясь лидером развития транспортных сетей региона, всегда была известна как безопасный и экономически выгодный торговый путь. Кроме того, Правительство Ирана всегда поддерживало развитие эффективных транспортных систем на национальном и региональном уровнях. Сейчас пришло время, когда прикаспийские страны, страны Персидского залива и Индийского океана при посредстве Ирана и коридора «Север-Юг» становятся ближе к Европе. Финансовое обеспечение инфраструктурных проектов представляется весьма важным вопросом как на национальном, так и на международном уровне. Несомненно, реализация таких инфраструктурных программ выходит за рамки возможностей отдельных стран и требует международной поддержки.

Кроме того, чтобы сделать систему МТК более эффективной, необходимо рассмотреть вопрос о создании информационной базы, унификации тарифов и снижении пограничных сборов, а также увеличении допустимых нагрузок на колесную пару.

Правила и процедуры надо упрощать

Карла ПЕЙС,
министр транспорта, общественных работ и водного хозяйства Нидерландов

– Потенциал транспортной системы не используется в полной мере, и этому есть причины. В частности, таможенные процедуры отнимают еще очень много времени на каждой границе.

Нидерланды – сравнительно небольшая страна, но в транспортном отношении имеет стратегическое значение на побережье Северного моря, и не только потому, что мы располагаем портами в устье крупных рек. Наши железные дороги также в прекрасном состоянии. И в ближайшие годы мы готовы внести в международные проекты по созданию евроазиатских транспортных коридоров свой вклад.

В 2004 году к ЕС присоединятся новые государства. Не секрет, что наши соседи опасаются, что новый, расширенный Союз станет и более закрытым. Однако это не так. Создание транзитных коридоров останется для ЕС приоритетным на ближайшие годы. По мере того как сеть европейских желез-

ных дорог будет улучшаться, будут развиваться и евроазиатские коридоры. Десятилетия либерализации торговли привели к снятию многих административно-правовых барьеров.

Однако и сейчас перевозчики, стивидоры и другие логистические операторы вынуждены не только подчиняться многим нормативным требованиям, но и жить в условиях серьезных разночтений в нормативной базе. Здесь надо более активно гармонизировать законодательство и правоприменительную практику. Это можно сделать через Европейскую конференцию министров транспорта, ВТО и другие организации. Например, Еврокомиссия для Европы и экономическую и социальную комиссию для стран АТР.

Кроме того, разного рода норм и правил слишком много, потому что все местные власти, естественно, хотят контролировать транспортный бизнес на своей территории. Однако сегодня есть регламен-

ты, которые можно уничтожить без ущерба для общества. Одна из главных целей нашего правительства на ближайшие годы – сокращение количества правил в международном сообщении, особенно в 2004 году, когда мы будем председательствовать в Евросоюзе. Другой вопрос при выходе на рынки Прибалтики и Средней Азии – емкость этих рынков. Новые правила и процедуры будут значительно упрощены в том числе и для сообщений с Россией. Поэтому мы стремимся к укреплению связей с Российскими железными дорогами. Мы работаем над созданием единой системы электронных пломб для морских контейнеров, что поможет укрепить их безопасность.

Что касается потенциала международных евроазиатских коридоров, то с нашей точки зрения, он достаточно велик для того, чтобы преодолеть возникающие препятствия.

Балтика – благо Финляндии



Леена ЛУХТАНЕН,
министр транспорта
и коммуникаций
Финляндии

– Наша экономика значительно зависит от внешней торговли. Восемь процентов нашей торговли идет морем, поэтому доступность транспортных коммуникаций имеет для нас первостепенное значение. Значительные расстояния, отделяющие Финляндию от ее внешних рынков, имеют для нас большое значение, влияя на конкурентоспособность экономики. Поэтому Финляндия активно участвует в создании логистических систем и транспортных коммуникаций во всем мире.

На этой конференции, когда речь идет о евроазиатских маршрутах, я хочу подчеркнуть значение российской компоненты в повышении привлекательности этих маршрутов. По сравнению с позапрошлым годом наши перевозки выросли на 11%, а общие объемы импорта и экспорта по морским перевозкам достигли 86 млн. тонн, в которых транзит из России составляет примерно 6% оборота наших портов.

За это время международные транспортные конференции, включая панъевропейские и евроазиатские, придали значительный импульс развитию интегрированного рынка транспортных услуг, особенно в Балтийском регионе. Однако на пути создания глобальной транспортной сети существуют препятствия, в том числе нормативная база некоторых стран. Во-вторых, балтийские коммуникации

все еще недостаточно развиты. Морские и воздушные перевозки требуют дополнительного внимания.

Финляндию интересуют глобальные коридоры России – Транссиб и «Север-Юг». Коридор №9 из Финляндии в Петербург – это особый случай, поскольку он входит в систему глобальных российских коридоров между Москвой, Петербургом и Хельсинки. Развитие этого коридора очень важно с учетом развития новых рынков на Востоке, включая Китай, Ю. Корею и другие страны. В последнее время перевозки опять набрали темпы. Нам повезло, что Балтийский регион вписывается в этот коридор. Бум инвестиций в транспортный сектор России показывает, что значение Балтики для внешней торговли России быстро растет. Балтийское море – благо для Финляндии, которая может использовать для внешней торговли экологически чистые виды транспорта.

Впрочем, существует проблема сезонности навигации. И сейчас балтийские страны заканчивают подготовку регламентов для ледокольного флота. Европейская комиссия ввела новую концепцию развития Балтийского региона и предложение включить Балтийское море в качестве прибрежного международного маршрута достойно одобрения. Надеемся, что к концепции нашего развития присоединятся и другие прибалтийские страны.

Северный морской путь – это третий маршрут, который соединяет Тихоокеанский бассейн с Европой, и считается наиболее эффективным, за исключением зимнего периода. Поэтому Россия может повысить эффективность международных перевозок, предоставив соответствующие концессии международным операторам. Финские специалисты вместе с российскими партнерами изучают коммерческий потенциал этого маршрута. Говоря о Севморпути, я полагаю, что объемы перевозок надо увеличивать, поскольку они жизненно необходимы для развития нашей промышленности.

Большое значение для развития транспорта имеют информационные системы, преимущества которых необходимо использовать для улучшения логистического обеспечения и безопасности транспорта.

Одна из важных проблем – пограничные переходы. Они должны функционировать более четко на основе современных информационных сетей. Финские и российские власти разработали систему обработки данных для работы на железной дороге и морских перевозках. Обе системы уже прошли испытания и готовы к практическому внедрению. Внедрение сдерживает только законодательная база.

Стратегический партнер



Шатрухан СИНГХ,
министр
судоходства
Индии

– Индия и Россия имеют тесные и проверенные временем отношения. Я счастлив подтвердить, что эти отношения достигли уровня стратегического партнерства. Визит российского президента в Индию в декабре 2002 года дал новый импульс индийско-российским связям в новом тысячелетии. Традиция ежегодных визитов на высшем уровне будет продолжена визитом в ноябре премьер-министра Индии в Россию. Важным элементом этих отношений является заключение трехстороннего соглашения по международному коридору «Север-Юг» с участием Республики Индия, России и Исламской Республики Иран. Он важен и с точки зрения создания новой среды для развития самого транспорта, логистической инфраструктуры, оптимизации пограничных и таможенных процедур. Меры в этих областях будут положительно влиять на наши отношения.

Индия и Россия имеют растущие рыночные экономики, богатые природные и людские ресурсы, а также сложившиеся промышленный и научно-технический потенциал. В ходе ре-

форм наши экономики приобрели новую динамику, возникла качественно новая среда для экономического сотрудничества.

В то время как бизнес и наука наших стран будут основными участниками этого процесса, наши государства должны обеспечить развитие этих отношений в рамках государственных институтов, ведомств и нормативной базы, которые должны создать благоприятную для производства и капиталовложений среду.

И транспорт здесь исключительно важен. После ряда предыдущих межправительственных конференций о развитии сферы транспорта в Европе и Азии я абсолютно уверен в том, что нынешняя конференция проложит дорогу к будущему развитию евразийского транзита и позволит использовать российскую территорию с развитой транспортной инфраструктурой.

Я не сомневаюсь, что евразийская транспортная система сложится как экономически самодостаточная и оптимальная для континентального транзита между Европой и Азией.

Меня радует позитивное отношение к этой конференции столь многих стран. Я уверен, что интерес, проявленный к конференции международным транспортным сообществом, принесет свои плоды.

Индия с ее разветвленной и развивающейся транспортной сетью, включая судоходство, железные и автомобильные дороги, авиацию, готова и заинтересована в сотрудничестве с европейской транспортной сетью. В этом контексте я вижу много новых идей и возможностей в отношении инфраструктуры, новых транспортных технологий, расширении туризма, взаимного доступа к рынку, информационных технологий безопасности и логистики, таможенной процедуры и инвестиций.

Как министр судоходства Индии добавлю, что обеспокоен аспектом безопасности в морском секторе, и мы полностью готовы завершить внедрение МКУБ и других современных стандартов безопасности.

Объединить усилия России и Украины

Георгий КИФ
министр транспорта Укр

– Международные петербургские евроазиатские конференции по транспорту стали важным геополитическим фактором. Здесь решаются важнейшие вопросы транспортного обеспечения быстрорастущих евроазиатских экономических связей, соединения европейских и азиатских транспортных систем, гармонизации применяемых технологий и стандартов, нормативно-правовой базы.

Транспортники Украины высоко ценят участие в таком важном глобальном форуме. В развитие решений Хельсинкского форума, Санкт-Петербургских и других евроазиатских транспортных конференций, заложивших принципы евразийской транспортной полити-

ки, Украина активизировала деятельность, направленную на создание благоприятных условий для перевозок транснациональных грузов по своей территории.

В 2002 году парламентом страны принята комплексная программа становления Украины как транзитного государства до 2010 года. Реализуется программа развития и функционирования международных транспортных коридоров. На их развитие в Украине в последнее время инвестировано около миллиарда долларов.

В октябре прошлого года в Киеве состоялась Международная транспортная конференция по вопросам улучшения функционирования и дальнейшего развития транспортных коридоров, среди которых – Транссибирская магистраль и МТК «Север-Юг». Мы считаем, что одним из важнейших направлений развития евразийских коммуникаций является координация и совместные действия Украины и России. Это отметил и министр транспорта России **С. Франк**. Одно из важных совместных мероприятий по развитию контейнерных перевозок – создание контейнерного моста Одесса – Санкт-Петербург.

Приоритетным направлением в деятельности Минтранса Украины является развитие контейнерных и комбинированных перевозок. Мы на практике убедились в экономической и экологической эффективности таких перевозок, и они будут иметь приоритет в транспортной политике Украины.

С 2003 года курсирует комбинированный поезд «Викинг» в направлении «Юг-Север», следующий по маршруту Ильичевск-Паромная – Даугисте (Литва). В направлении «Восток-Запад» Украина – Польша и далее в страны Западной Европы курсирует поезд «Ярослав» по маршруту Киев – Славков.

На очереди – организация комбинированного поезда «Русич» в направлении пятого коридора по маршруту Ильичевск – Санкт-Петербург. С целью улучшения транспортного обслуживания населения внедряется программа организации скоростного движения на основных направлениях железных дорог Украины. В 2002 году введены скоростные пассажирские поезда на направлениях Киев – Харьков, а в этом году – Киев – Днепропетровск. В ближайшее время Киев будет связан дневными скоростными поездами со всеми основными регионами Украины.

В России проводится работа по созданию скоростной линии Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва. Мы предлагаем провести совместное исследование по продлению этого скоростного маршрута до Киева.

В направлении евроазиатских транспортных коридоров проводятся значительные работы по модернизации автомобильных дорог. Начата реализация проекта модернизации автодороги Киев – Одесса, которая является частью девятого коридора. В этом году будет введено 300 километров современного автобана. Ведутся работы на автомобильных и железнодорожных участках коридоров № 3 и 5. При этом осуществляется

привлечение финансовых ресурсов на цессионных основах.

Министерство транспорта Украины ступило к реализации проекта создания доходного канала «Дунай – Черное море». Мы считаем, что это очень важный шаг. Инициатива перевозок по Седьмому, Дунайскому коридору с последующим продлением через Черное и Азовские моря и через I го-Донской канал на Каспий.

В сфере авиационного транспорта работаем над созданием нового парка самолетов. Сегодня уже промышленно выпускаются ближнемагистральный самолет «140» и среднемагистральный «Ан-74». К концу года будет выпущена новая серия «148».

Рост евроазиатских экономических связей – это одна из объективных тенденций мирового развития. Транспортная инфраструктура должна соответствовать ей и поддерживать развитие этого важнейшего на глобальной экономики.

Известной проблемой на пути между родных транспортных коридоров была и остается разная ширина железнодорожной колеи. Мы с польскими коллегами открыли границу разработанный в Польше пункт томатического изменения ширины вагона колеи, и с декабря этого года обеспечим регулярное пассажирское движение между Веном, Вроцлавом и Венной по этой технологии. Сейчас мы работаем над применением этой технологии для грузовых перевозок.

На наш взгляд, повышение привлекательности транспортного рынка возможно путем создания единых структур экспедирования всем пути следования груза. Совместно Россией в рамках Евразийского экономического сообщества мы создали экспедиторскую компанию «ТрансЕвразия» и видим в ее большое будущее. Здесь необходимо создать льготные условия, стимулирующие такую форму обслуживания перевозок. Повышение качества сервиса и услуг может способствовать объединению телекоммуникаций на направлениях транспортных коридоров.

Необходимо признать неизбежность разобщения с воды на сушу грузопотока перевозимых на длинном плече с Дальнего Востока в Европу на расстояние более тысячи километров. Это обусловлено срочностью доставки, регулярностью и безопасностью перевозок, а главное – экономией больших капиталов за счет высвобождения оборотных средств. Это подтвердил в своем выступлении и г-н **Шорт**. В этом отношении роль Транссиба с широкопутным ходом в глубь Польши до Славкова, в центре Европы, приобретает большое значение. Необходимо также более активно работать над продлением Пятого транспортного коридора до Казахстана и в Китай. Конечно, это далеко не все направления развития инфраструктуры евроазиатского пространства. Но мы уверены, что сегодняшняя конференция определит программу нашей дальнейшей работы.





Кажимурат НАГМАНОВ,
министр транспорта
Казахстана

– Транспорт является основополагающим элементом экономического развития. Эффективные коммуникации облегчают торговлю, привлекают инвестиции. Высокие транспортные расходы затрудняют развитие экономики. Поэтому в Казахстане уделяется большое внимание развитию транспорта и транспортной инфраструктуры.

На фоне высокой политической стабильности Казахстан в последние три года демонстрирует хороший рост национальной экономики – около 10% ежегодного прироста ВВП. Однако эффективность экономики снижается высокими транспортными издержками, которые снижают конкурентоспособность казахстанских товаров на внешних рынках и приводят к росту цен внутри страны.

Решение своих экономических, в том числе и транспортных проблем, Казахстан ищет в усилении региональной интеграции, расширении и укреплении международного сотрудничества в рамках различных политических, но главным образом экономических и отраслевых организаций.

Казахстан сотрудничает с международными организациями на глобальном и европейском уровне. Это Экономическая комиссия ООН, Экономическая и социальная комиссия АТР, Программа развития ООН, Евросоюз, ЕВРАЗЭС, Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и так далее. В рамках специальной программы ООН для экономик Центральной Азии, разработанной по инициативе главы нашего государства, Казахстан координирует работу по транспортному пересечению границ. Ведется планомерная реализация программы на 2003-2004 гг, включающая мероприятия на национальном и региональном уровнях.

В ходе прошедшей под эгидой ООН 28-29 августа в Алма-Ате Международной конференции министров по вопросу сотрудничества в области транзитных перевозок приняты Алма-Атинская программа действий и Декларация, обозначившие направления усилий в создании единой транзитной системы в развивающихся странах. Конференция стала первым международным мероприятием ООН такого высокого уровня, проведенным в суверенном Казахстане, и рассматривается как важный вклад страны в международное сотрудничество в сфере транзита.

Национальные интересы Республики Казахстан в международном транзите рассматриваются прежде всего через участие в транспортных коридорах. В евроазиатском транзите Казахстан участвует на трех транзитных направлениях. Это Европа – Россия – Китай, Европа – Китай через страны ОЭСР, а также Россия – Центральная Азия.

Растет ежегодный транзит через Казахстан, который по данным направлениям оце-

Усилить региональную интеграцию

нивается в 9 млн. тонн. Следует отметить, что на долю России в 2002 году пришлось около 50% экспорта и 75% импорта. Достаточно стабильным на протяжении многих лет – около 1 млн. тонн экспорта и 4 млн. тонн импорта – оценивается объем внешней торговли Казахстана с государствами Центральной Азии. Для привлечения грузов на новые маршруты необходимо решить целый комплекс технических, организационных, финансовых проблем, обеспечения конкурентоспособности этих маршрутов как по уровню транспортного сервиса, так и по стоимости перевозок.

В части развития транспортного транзитного потенциала Казахстаном проводится планомерная работа по выполнению концепции государственной транспортной политики, развития международных транспортных коридоров и концепции, разработанной на период до 2008 года. Суть – создание оптимальных, благоприятных условий при транспортировке экспортно-импортных грузопотоков, сокращение процедур пропуска грузов и товаров по МТК, что способствует их бесперебойному продвижению в мировые рынки, снижению транспортной составляющей и привлечению транзитных операторов на транзитные коридоры нашей страны.

Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры происходит в тесной взаимосвязи с ключевыми направлениями развития международных перевозок по территории Казахстана, формирующих МТК. Среди наиболее важных инфраструктурных объектов в стадии реконструкции, строительства либо подготовки к ним – строительство железнодорожной линии Актау – Хромтау, которая значительно сократит путь из Северного Казахстана и Западной Сибири к Актаускому международному торговому порту. Стоимость проекта – около \$200 млн., строительство ведется за счет бюджета, без привлечения кредитов.

Развивается инфраструктура международного железнодорожного перехода **Дастык**, включая таможенную, пограничную, санитарно-карантинную службы, социальную сферу, а также железнодорожную ветку к переходу, в который в ближайшие годы будет инвестировано \$200 млн. Это позволит нам увеличить почти вдвое – до 14 млн. тонн – провозную способность и повысить качество обслуживания на данном участке трансконтинентального МТК «Восток-Запад».

Строятся автодороги Алма-Ата – Астана (Целиноград) – Боровое, Алма-Ата – Бишкек и дороги Западного Казахстана. Республика наращивает объемы собственных инвестиций. В 2003 году они достигли \$250 млн., а в бюджете 2004 года предусмотрено \$300 млн.

В этой области мы активно сотрудничаем с международными финансовыми институтами, в основном по международным коридорам.

В рамках такого сотрудничества расширяются Актауский международный торговый порт, судоремонтная и судостроительная

база на Каспийском море. Здесь продолжается расширение порта в связи с участием в МТК «Север-Юг».

Расширение взлетно-посадочных полос в аэропортах городов Астана, Атрау, Шимкент (Чимкент), реконструкция аэропортов Астаны и Алма-Аты позволят нам расширить транзит по воздушным коридорам.

Строится национальная оптоволоконная информационная супермагистраль, которая завершится в 2005 году. Реализация проекта позволит повысить технические возможности МТК на территории республики, в т.ч. надежность и безопасность перевозок.

Наша страна присоединилась к шести и завершает присоединение к седьмой из рекомендованных Резолюцией 48/11 ЭС-КАТО ООН международных конвенций. Для продвижения реформ в Казахстане создана современная, хорошо гармонизированная правовая база. Мы завершили основные реформы на автомобильном, водном и воздушном транспорте. Одними из первых в СНГ приступили к реструктуризации и реформе крупнейшей естественной монополии – железнодорожного транспорта. Созданы нормативные основы для внедрения современных информационных технологий и организации рынка телекоммуникационных услуг. Институциональные преобразования в транспортном секторе дополняют ряд модальных программ и планов действий – реструктуризацию железнодорожного транспорта и так далее. Их основная цель – обновление и развитие инфраструктурных мощностей, модернизация парков транспортных средств, внедрение новых, в том числе информационных, технологий. Для мониторинга транспортного рынка в Казахстане, а также создания устойчивой и гибкой транзитной политики проводится работа по созданию центра и базы данных для прогнозирования и мониторинга транзита.

Основные нефизические барьеры для международных перевозок мы видим в несовершенстве процедур пересечения границы, а также в разного рода злоупотреблениях. Республика Казахстан ведет активную работу по устранению этих недостатков.

В развитии международных конвенций по согласованию условий контроля грузов на границе специальным постановлением правительства принято решение о создании единой системы государственного контроля на автопереходах и пункта пропуска через государственную границу по известному принципу «одного окна». Отменены внутренние пункты контроля на автодорогах. Сокращена почти вдвое плата за проезд для иностранных перевозчиков.

Следует признать, что, несмотря на принимаемые усилия, проблемные моменты в международной торговле и перевозках продолжают сохраняться. Поэтому необходимо усилить региональную интеграцию, являющуюся основным путем решения существующих торговых и транспортных проблем.

ВРЕМЯ РЕЗУЛЬТАТОВ

Интервью заместителя министра транспорта РФ
Чингиза Измайлова

— Чингиз Шамилевич, как вы оцениваете итоги Третьей Евроазиатской конференции по транспорту — и как участник и как один из основных организаторов?

— Начнем с того, что сама идея создания системы евроазиатских транспортных коридоров родилась у нас в России и была впервые официально озвучена именно на Первой Евроазиатской транспортной конференции в Петербурге. Так что эта идея не заемная, как это часто бывает, а именно наша, отечественная, хотя и относится к международной торговле. И это надо никогда не забывать.

На первой конференции идея евроазиатских МТК была озвучена, на второй — получила признание европейских и азиатских партнеров, а сегодня время первых практических результатов. Евроазиатские транспортные коридоры получили официальный статус, их развитие заложено в концепции транспортной политики государств, начиная с России, идут реальные инвестиции — и это только начало.

Заинтересованность наших партнеров в развитии континентальных мостов через территорию России можно оценить хотя бы по составу участников. Евросоюз представляют зампред Еврокомиссии, г-жа Лойола де Паласио и глава ЕКМТ (Европейской конференции министров транспорта) г-н Джек Шорт. Плюс — национальные европейские делегации, многие во главе с министром транспорта, как минимум с заместителем. А ведь Евросоюз — это и грузовладельцы, и рынок сбыта, и спонсоры транспортных проектов в рамках той же программы ТАСИС.

Не меньший интерес к трансроссийскому транзиту у среднеазиатских стран — Ирана и Индии, поскольку мы для них — либо единственный, либо самый выгодный выход на Европу. Жизненно заинтересованы в континентальном транзите корейцы и китайцы. Впрочем, все это хорошо отражено в материалах конференции.

— Как возникла идея системы евроазиатских коридоров?

— Просто и естественно. Она буквально висела в воздухе. С одной стороны, была идеология и практика создания европейских транспортных коридоров. Первоначально они создавались для снижения транспортных издержек в рамках Евросоюза, который уже сегодня является, по сути, единым конфедеративным государством.

Чуть позже транспортные коридоры помогли западноевропейцам экономически ассимилировать Восточную Европу. И в конце концов настал момент, когда европейская сеть, связанная с АТР чуть ли не кругосветным морским путем, стала искать сухопутный вектор на Восток.

С другой стороны, у нашей страны — богатый опыт железнодорожного транзита в Азию еще со времен Витте и Столыпина. Напомню, что еще в конце девяностых Советский Союз получал на транзите контейнеров по Транссибу до \$4 млрд. ежегодно.



Коридор «Север-Юг» тоже возник не на пустом месте. Раньше этот маршрут был известен как «Иранский транзит». Он сыграл определенную роль в ходе Второй мировой и, несмотря на сравнительно прохладные отношения с Ираном, исправно приносил стране валюту все послевоенные годы.

Учитывая активизацию в конце девяностых российской транспортной политики, давшей импульс развитию портов, и оживление российской экономики, оставалось только соединить модернизированную транспортную сеть Европы с возрожденными магистралями России и СНГ, обеспечив при этом конкурентоспособную цену и прочие условия транзита. Собственно, так и возникла идея евроазиатских транспортных коридоров, которая была с пониманием воспринята всеми.

Сейчас задача состоит только в обеспечении конкурентоспособного тарифа, или, как говорят европейцы, в «снятии нефизических барьеров» для континентального транзита. О значении таких барьеров говорит хотя бы тот факт, что сегодня при транссибирском транзите из Японии в Европу железнодорожный тариф по России, а это 80% маршрута, составляет только одну пятую сквозного тарифа! Остальные

80% затрат составляют те самые «нефизические барьеры», связанные с пересечением границ, уплатой таможенных пошлин и задержками на границе. Километр транзита по России обходится в двадцать раз дешевле километра в Европе!

Кроме того, практически все морские суда работают в офшоре, а железные дороги облагаются налогом в полном объеме. В том числе у нас — в полном российском объеме.

Если же все эти накрутки снять, цена континентального транзита будет выгоднее, чем трансокеанского, товары потекут по новому, точнее, обновленному пути, а где товаропотоки, там и деньги. И все это отлично понимают.

География остается географией. То, что было выгодно при Столыпине и Витте, будет выгодно и в XXI веке. Если Транссиб строился с расчетом на окупаемость, то эффективная эксплуатация — вопрос техники. В основном техники дипломатической и техники финансовой.

Что касается МТК «Север-Юг», то он выгоден и в сегодняшней тарифной ситуации. Тут больше мешают барьеры «физические», то есть провозная способность инфраструктуры. Мы этот вопрос решаем, и на конференции число участников соглашения по коридору «Север-Юг» выросло.

Так что за судьбу трансевразийских коридоров можно не беспокоиться. У нас есть естественная, здоровая экономическая основа, очевидная для всех участников процесса. И не забывайте, что эта наша, отечественная идея, наш проект, вытекающий из наших государственных интересов.

— Чингиз Шамилевич! У меня возникло впечатление, что сама Евроазиатская транспортная конференция, как таковая — это только надводная часть айсберга. Основная, наиболее весомая часть события — это прямые официальные и неофициальные контакты и переговоры в ходе конференции.

— Что же, Вы угадали суть вопроса. В общем, никто и не скрывает, что к конференции были приурочены несколько важных встреч, прямо связанных с транспортными коридорами. В этом и был смысл нашего транспортного саммита, охватившего без малого весь Старый Свет. Не ограничиваясь обсуждением, мы постарались перевести процесс в реальную переговорную плоскость.

Судите сами. Буквально за день до открытия конференции, а фактически в

рамках, в Петербурге прошло Второе заседание министров транспорта Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), на котором решались вопросы обустройства транспортных коридоров и возможность присоединения к Европейскому соглашению о важнейших линиях комбинированных перевозок.

В ходе конференции прошла встреча министров транспорта стран – участников Соглашения МТК «Север-Юг», а именно – Ирана, Индии, Казахстана, Белоруссии и Сирии, на котором было объявлено о присоединении к соглашению Белоруссии и Казахстана.

В рамках подготовки к саммиту Россия-ЕС прошла встреча руководства Минтранса, МИД и МПС России с зампредом Комиссии европейских сообществ г-жой Лойолой де Паласио и министрами транспорта Финляндии, Нидерландов и Германии.

На конференции было подписано совместное обращение Германии, Польши, Белоруссии и России в адрес Еврокомиссии о продлении общеевропейского транспортного коридора №2 до Екатеринбурга.

Во время встречи министров транспорта стран СНГ, прошедшей в дни конференции, были уточнены сроки и повестка дня Координационного транспортного совещания СНГ в Душанбе.

Во время встречи с премьер-министром правительства – министром инфраструктуры Польши г-ном **Марексом Полем** был подписан Протокол о внесении изменений и дополнений в Соглашение России и Польши 1996 года о международном автомобильном сообщении.

Кроме того, министр транспорта С. Франк провел двусторонние переговоры с министрами транспорта Ирана, Нидерландов, Финляндии, Индии, Афганистана и с главами делегаций Венгрии и Германии. Прошли рабочие встречи с главами международных организаций – Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) г-ном Шортом и Европейской экономической комиссии ООН г-ном Феррером.

И это, заметьте, только официальные, статусные встречи. Неофициальные, предварительные контакты и переговоры были не менее полезны и плодотворны.

Пользуясь случаем, хотел бы напомнить, что конференцию готовили множество прекрасных специалистов из Минтранса, МПС, МИДа и других организаций, а также и наши зарубежные коллеги. И, как видите, их громадная работа, часто незаметная со стороны, дала достойный результат.

Одним словом, процесс создания и наполнения трансевразийских транспортных коридоров запущен и набирает темпы. Пришло время результатов.

Александр Орлов,
наш спец.корр.

ДЕКЛАРАЦИЯ

Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту

Представители правительств и парламентов европейских и азиатских стран, международных транспортных, финансовых и других организаций и институтов, ассоциаций транспортников, товаропроизводителей, грузовладельцев, собственников контейнеров, государственных и коммерческих структур, принимающих участие в работе 3-й Международной евроазиатской конференции по транспорту в г. Санкт-Петербурге 11-12 сентября 2003 года.

ПРИЗНАВАЯ важную роль транспорта в достижении устойчивого экономического и социального развития стран Европы и Азии в условиях дальнейшего повышения геостратегического значения евроазиатского континента в XXI веке;

ЖЕЛЯЯ поддержать процессы региональной экономической интеграции через развитие транспортной инфраструктуры и рынка транспортных услуг;

УЧИТЫВАЯ растущую потребность в надежных, эффективных, безопасных и экологических транспортных связях между Европой и Азией для развития международной торговли, туризма, делового общения, культуры и спорта и экономического сотрудничества в процессе глобализации мировой экономики;

СЧИТАЯ, что углубление интеграции в области транспорта через развитие международных транспортных коридоров, повышение эффективности, открытости этого процесса, приверженность принципам открытой рыночной экономики определяют условия для выработки нового формата сотрудничества в области транспорта между странами Европы и Азии, направленного на создание интегрированной и гармонично функционирующей евроазиатской транспортной системы;

ПОЛАГАЯ, что эффективные, безопасные и экологичные евроазиатские транспортные связи должны основываться на сближении национальных законодательств и предписаний с международными транспортными соглашениями и конвенциями; упрощении и гармонизации транспортно-таможенных и других процедур пересечения границ, прежде всего при осуществлении транзитных перевозок, скоординированном развитии транспортной инфраструктуры и дальнейшем научном исследовании транспортных проблем;

ПРИЗНАВАЯ важную роль деятельности в этом направлении, осуществляемой Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН), Экономической комиссией ООН для стран Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО ООН), Программой развития ООН (ПРООН), Европейской комиссией (ЕК), Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС), Межправительственной организацией международных железнодорожных перевозок (МОМЖП), Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Меж-

дународным координационным советом по транссибирским перевозкам (КТССП), Координационным транспортным совещанием государств – участников СНГ (КТС СНГ), Советом по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, Международным союзом железных дорог (МСЖД), международными финансовыми институтами и другими международными организациями;

ПОДЧЕРКИВАЯ важную роль частного сектора и рыночных механизмов в развитии эффективных транспортных услуг, логистических систем и их позитивного вклада в развитие и модернизацию инфраструктуры в Европе и Азии;

а также руководствуясь положениями Деклараций Второй и Третьей общеевропейских конференций по транспорту (Крит, март 1994 г. и Хельсинки, июнь 1997 г.), Первой и Второй международных евроазиатских конференций по транспорту (Санкт-Петербург, май 1998 г. и сентябрь 2000 г.) и

ПРИНИМАЯ во внимание заключительные документы евроазиатских транспортных конференций и встреч на высоком уровне за период с 2000 по 2003 г.,

Настоящим:

А. Поддерживают меры и решения, принятые в отношении евроазиатских транспортных связей, включая:

- принятие 65-й сессией Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН проекта Стратегического подхода комитета, в котором в качестве одного из важнейших приоритетов закреплено развитие евроазиатских транспортных связей (2003 г.);

- утверждение Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН совместной Программы ЕЭК-ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей (2001 г.);

- реализацию совместной программы ЕЭК-ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей и проекта по наращиванию мощностей наземных и наземно-морских соединений, одобренного Генеральной Ассамблеей ООН;

- выполнение резолюций ЭСКАТО ООН 52/9 «О наземных транспортных маршрутах в Азии и между Европой и Азией», а также 48/11 «Об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок»;

- реализацию в рамках ЭСКАТО ООН II этапа региональной программы действий (2002-2006 гг.) Делийского плана действий по развитию инфраструктуры для Азии и Тихого океана, принятой на Второй конференции министров по инфраструктуре (2001 г.);

- публикацию Европейской комиссией «Белой Книги» («Транспортная политика ЕС до 2010 г. Время решать») (2001 г.);

- вступление в силу Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг», присоединение к нему Республики Ка-

захстан и Республики Беларусь, создание Координационного совета международного транспортного коридора «Север-Юг» (2002 г.) и принятие его устава;

- создание управляющего комитета по планированию и проведению демонстрационных пробегов контейнерных составов в Северном коридоре Трансазиатской железной дороги (2002 г.);

- проведение демонстрационных пробегов контейнерных поездов по двум из четырех евроазиатских транспортных коридоров «Трансисиб» и «Южный» (2002 г.);

- разработку ЭСКАТО ООН Методологии по анализу международных транспортных маршрутов для идентификации физических и нефизических барьеров;

- разработку Соглашения по Азиатской шоссейной дороге (АШД) в рамках проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (ALTID);

- создание Евроазиатского транспортного союза (ЕАТС) во исполнение решений, принятых на Второй Евроазиатской конференции по транспорту (2000 г.);

В. Подтверждают приоритетные направления развития евроазиатских транспортных коридоров, зафиксированные в декларации, принятой Второй Международной евроазиатской конференцией по транспорту (г. Санкт-Петербург, 2000 г.).

С. Подтверждают поддержку принципов и основных направлений, отраженных в разделе «С» указанной декларации.

Рекомендуют следующую стратегию по развитию евроазиатской транспортной системы:

- определение сети интегрированных интермодальных международных евроазиатских транспортных коридоров/маршрутов;

- формализацию международных транспортных коридоров/маршрутов через принятие новых международных соглашений или внесение изменений в существующие в качестве основы для их дальнейшего развития;

- упрощение процедур пересечения границ, доступа в порты и др. на основе соответствующих международных конвенций и учреждение в случае необходимости национальных комитетов по содействию транспорту и торговле, охватывающих представителей всех министерств и других заинтересованных сторон;

- проведение анализа маршрутов/коридоров с целью идентификации физических и нефизических барьеров;

- введение в действие международных транспортных маршрутов через заключение эффективных соглашений и проведение периодической оценки хода их реализации по каждому из маршрутов;

- создание/развитие современных информационных технологий;

- развитие транспортной логистики;

- развитие частно-государственного партнерства с привлечением заинтересованных экспедиторов и грузовладельцев;

- перспективное развитие эффективного сотрудничества международных и других действующих организаций;

- уделение особого внимания потребностям стран, не имеющих выхода к морю, и стран переходной экономики;

Рекомендуют следующие инициативы

по развитию интегрированной евроазиатской транспортной системы:

1) В области развития инфраструктуры:

- интенсификация работы, относящейся к совместной программе ЕЭК/ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей, в т.ч. учреждение целевой группы ЕЭК/ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных соединений с участием в ее работе представителей ЕК, отдельных заинтересованных стран и международных организаций для скоординированной реализации стратегических целей, одобренных КВТ ЕЭК ООН, а также предполагаемых действий по развитию евроазиатских связей в рамках проекта UNDA;

- учреждение в рамках ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с ЭСКАТО ООН эффективного механизма, который позволит обеспечить мониторинг развития и поддержку деятельности различных субъектов, участвующих в развитии евроазиатских транспортных связей;

- продолжение работы по обеспечению эксплуатационной совместимости сетей в Европе и Азии, особенно в области согласования технических норм (применительно к новым и реконструируемым скоростным железнодорожным линиям, автомагистралям, важнейшим внутренним водным путям, входящим в основные евроазиатские транспортные коридоры);

- расширение сетей автомагистралей, железных дорог и внутренних водных путей категории «Е», а также европейской сети комбинированных перевозок, в том числе на Кавказ и Центральную Азию;

- формирование единой международной телекоммуникационной сети на транспорте, обеспечивающей эффективное функционирование евроазиатских транспортных коридоров;

- координация усилий международных организаций (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕКМТ, ЧЭС, ОСЖД и др.), направленных на развитие сети инфраструктуры комбинированных перевозок, в частности путем разработки нового евроазиатского соглашения о важнейших линиях комбинированных перевозок на основе существующего европейского соглашения;

- развитие международных мультимодальных транспортных узлов и логистических центров;

- содействие инновациям на транспорте, таким, как проведение фундаментальных и прикладных научных исследований, направленных на создание интегрированной евроазиатской транспортной системы и выбор гармонизированных технических параметров инфраструктуры МТК, предусмотрев на это необходимые финансовые ресурсы.

2) В области современных технологий перевозок грузов:

- ускорение развития мультимодальных перевозок грузов в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве без перегрузки груза при смене видов транспорта, предполагающее, в частности, использование железнодорожных паромных переправ, лихтеровозов, поощрение комбинированных, в т.ч. контейнерных перевозок;

- продолжение осуществления экспериментальных рейсов маршрутных поездов по евроазиатским транспортным коридорам в качестве одного из эффективных способов демонстрации преимуществ железнодорожного транспорта в евроазиатских транспортных сообщениях,

поддержка совместного проекта ЭСКАТО ОСЖД по развитию контейнерных перевозок маршрутными поездами между Азией и Европой;

- интенсификация работы по унификации нормативной правовой базы, регулирующей транспортную деятельность, связанной с технологией перевозочного процесса, повышением качества перевозок и их безопасности, снижением вредного воздействия на окружающую среду, в том числе через активизацию приобщения стран Европы и Азии к международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим вопросы транспорта;

- расширение сети терминалов, используемых для интермодальных перевозок;

- проведение гармонизированной тарифной политики при осуществлении контейнерных перевозок грузов по евроазиатским транспортным коридорам;

- поддержка разработки и внедрения стандартных (наращиваемых) интермодальных транспортных единиц, пригодных для использования при перевозках морским транспортом на небольшие расстояния и на внутреннем водном транспорте.

3) В сфере расширения доступа к рынку транспортных услуг:

- содействие процессам евроазиатской транспортной интеграции на основе соответствующих международных соглашений и конвенций, норм и принципов международной торговли транспортными услугами, путем исключения практики применения дискриминационных налогов и сборов и любой другой дискриминации для поставщиков и потребителей транспортных услуг;

- расширение участия частного сектора на начальных стадиях планирования и развития инфраструктуры;

- поддержка открытой и справедливой конкуренции между отдельными транспортными направлениями и видами транспорта в системе евроазиатских транспортных связей с целью развития альтернативных маршрутов.

4) В области содействия развитию туризма:

- развитие пассажирских сообщений между Европой и Азией как основы для интенсификации международного туризма, делового общения, культуры и спорта, инициирующей активность в сопредельных секторах экономики и содействующих притоку прямых иностранных инвестиций.

5) В сфере информационных технологий

- создание и внедрение гармонизированных систем информационного обеспечения европейских и азиатских государствах, включая формирование банка данных, электронные обмен данными, автоматическую выдачу электронную обработку транспортных и сопроводительных документов, развитие телекоммуникационных сетей на транспорте, обеспечение защиты информации от несанкционированного доступа;

- создание объединенных информационных центров для комбинированного транспорта и развитие телекоммуникационных сетей для обеспечения равного доступа к информации для пользователей из всех стран;

- обеспечение недискриминационного доступа для всех пользователей к административным услугам;

— создание «единого информационного окна» для тех компаний, у которых нет возможности для общения с административными органами;

— создание электронной базы данных в рамках совместной программы ЕЭК-ЭСКАТО ООН, а также евроазиатской транспортной карты с отображением информации обо всех проектах, транспортных маршрутах и коридорах;

— внедрение новых информационных систем управления, разработанных в рамках совместных проектов, участие в которых принимают отдельные страны и международные организации.

6) В области обеспечения безопасности и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду:

— активизация работы по обеспечению безопасности и борьбе с незаконной деятельностью и терроризмом во всех евроазиатских транспортных коридорах и на всех видах транспорта;

— обмен передовым опытом по применению стандартов безопасности Международной морской организации (ИМО) и Европейского союза в части, касающейся судоходства и деятельности, осуществляемой в морских портах;

— сокращение негативных последствий от увеличения объемов транспортной работы, таких, как выбросы загрязняющих веществ, шум, аварийность, путем разработки и внедрения международных стандартов и правил, а также путем стимулирования исследований и разработки новых безопасных и не оказывающих вредного воздействия на окружающую среду транспортных средств и технологических перевозок;

— активизация сотрудничества по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также реализация совместных природоохранных проектов;

— ускорение разработки региональных соглашений по поиску и спасанию; борьба с разливом нефтепродуктов.

7) В области совершенствования и рационализации таможенных процедур и упорядочения пересечения границ:

— поддержка инициатив ОСЖД о созыве международного совещания для рассмотрения проблем, связанных с облегчением пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок;

— сокращение времени простоя на границах, связанных с прохождением таможенного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля;

— активизация работы по облегчению условий для деятельности международных транспортных операторов путем упорядочения процедуры выдачи въездных виз для сертифицированных профессиональных экипажей на всех видах транспорта;

— рационализация таможенных и административных процедур для обслуживания судов прибрежного судоходства и судов типа «река-море» на евроазиатских транспортных коридорах с целью повышения привлекательности этого безопасного и экологичного вида транспорта;

— реализация мер по облегчению пропуска автотранспорта через государственные гра-

ницы евроазиатских государств, включая упрощение процедур контроля, отмену транзитных деклараций в случае применения системы МДП, отмену оформления обязательных разрешений на все классы опасных грузов, кроме предусмотренных ДОПОГ.

8) По привлечению инвестиций в транспортную инфраструктуру:

— привлечение государственных, частных и иностранных инвестиций в развитие транспортного сектора, в реализацию крупных инфраструктурных проектов, предназначенных повысить пропускную способность инфраструктуры магистральных направлений железных и автомобильных дорог, а также внутреннего водного транспорта, морских портов, аэропортов и их производительность с учетом положительной социально-экономической оценки этих проектов;

— проведение оценки экономических и социальных последствий от реализации проектов развития евроазиатской международной транспортной инфраструктуры на базе «Методологии оценки проектов в области инфраструктуры внутреннего транспорта», опубликованной ЕЭКООН;

— поддержка и более широкое использование схем государственно-частного партнерства при реализации инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры на евроазиатских направлениях;

— развитие инвестиционного сотрудничества в области транспорта, восстановление и налаживание кооперационных связей, создание лизинговых, страховых и залоговых фондов;

— создание производственных и коммерческих инвестиционных объединений с возможным подключением капитала третьих стран для реализации совместных инвестиционных проектов и повышения эффективности использования транспортной инфраструктуры;

— развитие международных финансовых и банковских структур для привлечения капитала в инвестирование модернизации объектов инфраструктуры международных транспортных коридоров.

D. Рекомендуют следующие меры по реализации решений конференции:

— проведение очередной Международной евроазиатской конференции по транспорту в 2006 году;

— учреждение постоянного оргкомитета конференции на базе Евроазиатского транспортного союза;

— просить ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН продолжить работу по развитию евроазиатских транспортных связей в тесном сотрудничестве с другими международными организациями и при активном участии заинтересованных государств.

E. Выражают признательность Правительству Российской Федерации за организацию настоящей конференции и отмечают усилия государств-участников в деле выполнения международных соглашений по развитию эффективного, безопасного и экологичного транспорта на направлении Европа – Азия; отмечают также положительный вклад частного сектора в улучшение перевозок пассажиров и грузов между Европой и Азией.

Санкт-Петербург,
12 сентября 2003 года

БУДЕТ И АКЦИОНИРОВАНИЕ

В 2004-2005 годах в ОАО «РЖД» начнется процесс акционирования вспомогательных предприятий, выполняющих технические услуги для отрасли.

По словам Г. Фадеева, планируется, что в 2006-2010 годах пакеты многих дочерних компаний ОАО «РЖД» будут выставляться на продажу, в том числе и частным инвесторам с тем, чтобы привлечь дополнительные сторонние средства в развитие отрасли.

— В то же время, подчеркнул Г. Фадеев, согласно принятым законам по реформированию железнодорожного транспорта в России все 100% акций материнской компании ОАО «РЖД» будут находиться в собственности государства, и их нельзя выставлять на продажу.

Однако доходы филиалов и предприятий компании от вспомогательной деятельности будут полностью оставаться в распоряжении филиалов и предприятий, которые могут использовать их в оперативном порядке для собственных нужд.

ТАРИФ НА ТРИ ГОДА

Руководство ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) поддерживает внесенное в правительство РФ предложение РАО «ЕЭС России» о введении уровня тарифов не на один год, а на три года, заявил президент АО «РЖД».

Он отметил, что в некоторых СМИ последнее время появлялись сообщения о том, что создание ОАО «РЖД» приведет к резкому повышению тарифов на грузовые и пассажирские перевозки. В связи с этим Г. Фадеев подчеркнул, что «все эти опасения напрасны, и тарифы на грузовые и пассажирские перевозки в будущем не будут повышаться более уровня инфляции».

По его словам, компания стремится к снижению убыточных пассажирских перевозок как в дальнем, так и в пригородном сообщении. В частности, в России на железных дорогах введены 40 маршрутов межобластных электропоездов типа «Экспресс». «Данные электропоезда, по предварительным расчетам 2003 года, являются рентабельными и востребованными пассажирами».

В связи с этим АО «РЖД», планирует в 2004 году ввести еще 20 таких маршрутов на железных дорогах. Одновременно планируется пустить скоростные поезда на маршруте Москва – Нижний Новгород, скорость которых достигнет до 160 км в час.

Появление на железных дорогах частных операторских перевозчиков, подчеркнул президент АО «РЖД», «не может привести к повышению тарифов хотя бы потому, что уровень тарифов определяется в настоящее время правительством РФ».

Касаясь отношений АО «РЖД» с МПС РФ, Г. Фадеев отметил, что разделение функций – «это сложный и длительный процесс, однако никаких противоречий между министерством и компанией нет».

Более того, подчеркнул он, руководство АО «РЖД» делает все для того, чтобы в новый состав МПС передать лучшие кадры отрасли.

НАЧАЛО ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ



VOSTOCHNY PORT

Россия, 692914, Приморский край, Врангель-1.
Тел.: 4236 660 271, 660 109, факс: 4236 660 553
E-mail: vp@vpnet.ru www.vpnet.ru

КАЧЕСТВО • СТАБИЛЬНОСТЬ • СВОЕВРЕМЕННОСТЬ



THE INITIAL POINT OF TRANS-SIBERIAN RAILWAY

Железные дороги России строятся и достраиваются

В Москве под председательством первого заместителя министра путей сообщения России Владимира Якунина состоялось заседание рабочей группы по разработке документов для создания открытого акционерного общества по достройке и эксплуатации железнодорожных линий Коротчаево – Новый Уренгой – Надым и Новый Уренгой – Ямбург.

На заседании заслушано сообщение главного инженера Свердловской железной дороги **Игоря Набойченко** о ходе выполнения решений выездного заседания коллегии Министерства путей сообщения «О состоянии и перспективах развития железнодорожного транспорта на севере Уральского федерального округа», которое состоялось 21 апреля в Новом Уренгое.

На заседании рабочей группы было отмечено, что реализация решений коллегии выполняется в срок и в полном объеме.

Заместитель губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа **Олег Демченко** подтвердил 50-процентное участие администрации округа в создаваемой Ямало-Ненецкой железнодорожной компании.

1 июля 2003 года конкурсная комиссия Свердловской железной дороги признала победителем конкурсных торгов на достройку железнодорожной линии Коротчаево – Новый Уренгой Дорстройтрест Свердловской железной дороги. Стоимость выполнения работ – 800 миллионов рублей.

Справочно.

21 апреля в Новом Уренгое под председательством министра путей сообщения **Геннадия Фадеева** состоялось выездное заседание коллегии МПС России «О состоянии и перспективах развития железнодорожного транспорта на севере Уральского федерального округа».

Открывая заседание коллегии, Геннадий Фадеев сказал: «Сегодня мы обсуждаем один из важнейших вопросов, имеющих без преувеличения высочайшую значимость для экономики страны, ее безопасности и будущего – транспортное обеспечение крупнейшей топливно-сырьевой кладовой России – Уральского Севера. Здесь добывается свыше двух третей российской нефти, 98% российского газа. И на перспективу Уральский Север останется ведущим районом по добыче ценнейшего углеводородного сырья. В таких условиях железнодорожный транспорт, как и в прошлые годы, должен выполнить свою роль в обеспечении увеличения масштабов добычи углеводородов, расширении осваиваемой зоны, обеспечении завоза снабженческих грузов, роста перево-

зок пассажиров. Вместе с тем рыночная экономика создает новые условия и требования для решения инфраструктурных проблем. Сегодня нельзя опираться только на прогнозируемые объемы будущих перевозок. Необходимы гарантии, и лучшая из них, на наш взгляд, это инвестирование в транспортную инфраструктуру хозяевами будущей прибыли от эксплуатации месторождений наравне с железными дорогами и другими заинтересованными в развитии транспортной инфраструктуры сторонами».

С основным докладом на коллегии выступил первый заместитель министра путей сообщения **Владимир Якунин**. Первый заместитель министра отметил, что вопрос развития железнодорожного транспорта на севере Урала, включая полуостров Ямал, напрямую зависит от принимаемых на перспективу схем транспортировки нефти и газа. В соответствии с программами комплексного промышленного освоения месторождений полуострова Ямал железнодорожные линии максимально используются только в период освоения месторождения. Строительство железных дорог, имеющих основной целью обеспечение процесса первоначального освоения нефтегазовых месторождений региона, с точки зрения МПС возможно за счет включения их стоимости в общую смету расходов программ промышленного освоения месторождений без включения линий в состав общей сети железных дорог страны.

Для обеспечения растущих объемов перевозок на сети железных дорог региона необходимо выполнить работы по капитальному ремонту путей и осуществить ряд мер по усилению пропускной способности участков.

На линии Войновка – Тобольск – Коротчаево в 2003 – 2005 годах предстоит:

- построить на участке Тобольск – Сургут 8 двухпутных вставок общей длиной 104 км,
- уложить дополнительные пути на станциях и разъездах общей протяженностью 16 км,
- построить на участке Сургут – Ульт-Ягун 12-километровую двухпутную вставку Ягун – Ульт-Ягун,

- на участке Тюмень – Тобольск достроить и ввести в действие мост и второй путь через Иртыш,
- осуществить строительство 3-го главного пути на перегоне Тюмень – Войновка длиной 8 км.

Общая стоимость этих работ оценивается в 4 млрд. рублей в ценах 2003 года.

В 2006-2010 годах потребуются:

- построить 11 двухпутных вставок суммарным протяжением 127 км на участке Тобольск – Сургут,

- на участке Сургут – Ульт-Ягун – двухпутную вставку Сурмятин – Вечь-Ягун длиной 10,7 км,

- на участке Ульт-Ягун – Коротчаево – двухпутную вставку Ноябрьск – Мотыли длиной 22,1 км.

Суммарная стоимость работ – 5,1 млрд. рублей.

В период 2004 – 2007 гг. для усиления пропускной способности железных дорог региона предсто-



ит реконструировать станцию Сургут со строительством парка приема и развитие перерабатывающей способности горки до 3000 вагонов в сутки; станцию Войновка со строительством дополнительных путей в парке приема и сортировочном парке четной системы, объемлющего четного главного пути между парками приема и отправления; развитие пассажирского комплекса станции Тюмень. Общая стоимость этих работ оценивается в 2,1 млрд. рублей.

На линиях Коротчаево – Новый Уренгой, Новый Уренгой – Пангоды – Надым и Новый Уренгой – Ямбург

ДИСПАРК И ДИСКОН

Внедренная на российских железных дорогах система ДИСПАРК позволяет отрасли экономить до 794 миллионов рублей в год

Система ДИСПАРК – это автоматизированная система пономерного учета, контроля дислокации, анализа использования и регулирования вагонного парка, внедренная на российских железных дорогах летом 2000 года. Система функционирует в реальном масштабе времени, включает в себя всю сеть российских железных дорог (РЖД), условно разбитую на 849 участков с выделением около 4000 технических и грузовых станций, примыкающих к ним примерно 20 тыс. подъездных путей и 174 вагоноремонтных депо. ДИСПАРК содержит сведения о каждом вагоне, охватывающие около ста возможных операций, осуществляемых с ним.

Это открывает возможности для осуществления более точной оценки работы вагонного парка и тем самым создания предпосылок для автоматизированного управления качеством грузовых перевозок.

Внедрение информационных технологий первой очереди системы в промышленную эксплуатацию дало значительный производственный эффект по сравнению с технологиями, действовавшими ранее, за счет исключения из обращения 4 тыс. вагонов с неверной и искаженной нумерацией. Это позволило, в частности, избежать возможных убытков от потери грузов (эта сумма достигала до 400 млн. руб. в год). Кроме этого, сократились штрафы за превышение сроков доставки грузов в 1,5 раза, а также объемы ремонта в среднем по сети на 20%, что сопоставимо с экономией 794 млн. руб. в год.

В декабре 2001 г. на российских железных дорогах была также введена в постоянную эксплуатацию вторая очередь автоматизированной системы управления контейнерными перевозками – ДИСКОН, принципиально отличающейся от ранее существовавшей. Главной особенностью этой системы является использование в качестве информационной основы оперативной базы данных, содержащей информацию о каждом контейнере по его номеру. Такой подход позволяет по-новому решать вопросы управления контейнерными перевозками.

Основная цель создания системы – повышение эффективности контейнерных перевозок, прежде всего за счет наиболее рациональной работы с каждым контейнером, постоянного контроля за его дислокацией, состоянием и соблюдением правильности выполнения каждой операции. Ни один контейнер не должен выпадать из поля зрения системы при нахождении его на российских железных дорогах. Такие подходы приняты сейчас в мире и реализованы на многих железных дорогах Европы и Америки.

Контейнерные перевозки ведутся на всех железных дорогах страны. Операции с ними проводятся на 41 пограничном переходе, 63 стыковых пунктах между железными дорогами, 54 припортовых станциях, 171 станции с подъездными путями предприятий, 740 станци-

ях, имеющих контейнерные пункты для погрузки, выгрузки и сортировки контейнеров на вагонах.

На сети ежедневно ведется погрузка до 10 тыс. принадлежащих Российским железным дорогам и инвентарному парку общего пользования стран СНГ и Балтии, а также частных фирм.

Уже на первых этапах создания системы ДИСКОН появилась возможность по-новому и более эффективно решать важнейшие задачи: обеспечения сохранности инвентарного парка контейнеров; контроля за возвратом контейнеров РЖД, сданных за пределы РЖД; информирования контрагентов перевозки о состоянии и дислокации контейнеров на любой момент времени; контроля за соблюдением графика движения ускоренных контейнерных поездов и др.

Помимо этого в настоящее время на российских железных дорогах начато внедрение системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной транспортной накладной – ЭТРАН. МПС РФ приступило также к созданию информационных систем, взаимодействующих с системами других видов транспорта; внедряются системы взаимодействия припортовых станций и портов.

Комплекс многоцелевых информационных технологий, позволяющих выполнять коммерческие и эксплуатационные процедуры грузовых перевозок на основе электронного обмена данными, базируется на мощных цифровых каналах связи высокой надежности, которыми объединены все 17 российских железных дорог.

Волоконно-оптическая магистральная цифровая сеть связи МПС России общей протяженностью около 45 тыс. км проложена вдоль основных магистральных направлений железных дорог. Сеть покрывает территорию, на которой проживает почти все население страны, находятся основные промышленные предприятия, выходит на все основные порты и таможенные терминалы. Это дает возможность реальной интеграции разных видов транспорта на информационном уровне.

Создание цифровой сети связи позволило радикально изменить ситуацию с телекоммуникационным и информационным обеспечением в железнодорожной отрасли. Протяженность телекоммуникационной сети превысила 50% эксплуатационной протяженности железных дорог страны.

Оптимальное использование возможностей информационной системы МПС в интересах всего транспортного комплекса страны позволяет существенно снизить затраты на управление и связь при организации и осуществлении внутренних и международных перевозок различными видами транспорта. Кроме того, обеспечивается существенный рост номенклатуры и повышение качества транспортных и логистических услуг.

потребуется осуществить работ по ее достройке общим объемом 11,2 млрд. рублей в ценах 2003 года.

Крупные объемы работ предстоит выполнить на линии Чусовская – Лабитнанги. Для повышения скоростей движения поездов следует осуществить капитальный ремонт пути на протяжении 126 км и мостового перехода 1,2 км, монтаж искусственных сооружений «лечение» участков земляного полотна с деформациями на протяженности 52 км; модернизацию средств СЦБ и связи, хозяйств электроснабжения, грузовой и коммерческой работы, вагонного и локомотивного хозяйств; реконструкцию пассажирского комплекса и обеспечение строительства жилья для работников железнодорожного транспорта занятых обслуживанием линии.

Потребность в инвестициях для обеспечения растущих перевозок повышения скоростей движения 70 км/час составляет 2,2 млрд. рублей, в том числе 1,3 млрд. руб. на капитальный ремонт.

Потребность в инвестициях достройку линии Обская – Паутинское оценивается в 1,2 млрд. рублей в ценах 2003 года.

В. Якунин выразил общее мнение участников совещания, что строительство участков железных дорог эксплуатируемых по временной схеме, эксплуатация этих участков строительство новых линий может быть наиболее эффективно реализованы в рамках совместной деятельности компании.

Предложения МПС России, представленные в докладе В. Якунина были поддержаны участниками коллегии. По итогам работы было подписано соглашение между Свердловской железной дорогой и Министерством Ямало-Ненецкого автономного округа «О взаимодействии и сотрудничестве в период реформирования железнодорожного транспорта». Аналогичные соглашения были подписаны с администрациями Тюменской области, Ханты-Мансийского автономного округа.

Кроме того, была принята декларация о взаимодействии и сотрудничестве между МПС России и администрацией Тюменской области, правительством Ханты-Мансийского автономного округа, Министерством Ямало-Ненецкого автономного округа, Свердловской железной дорогой, Северной железной дорогой в период реформирования». Декларация была так подписана Полномочным Представителем Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе **Петром Латышевым**.

Прейскурант 10-01 и принцип единых тарифных условий

«Введение в действие Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» не привело к повышению доходности российского железнодорожного транспорта, поскольку основной задачей этого документа является повышение конкурентоспособности всех участников рынка перевозочных услуг», – заявил президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев.

Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» вступил в силу 28 августа 2003 г. В этом документе реализован принцип единых тарифных условий на перевозки грузов для всех пользователей базовой инфраструктуры, что является важнейшим требованием к проведению единой тарифной политики.

Говоря о первых результатах введения в действие прейскуранта, г-н Г. Фадеев отметил, что «сегодня очевидно, насколько тонко разработан этот документ. Как мы и заявляли, нововведения не повлияли на доходность российского железнодорожного транспорта. Предельный рост тарифов железнодорожного транспорта, установленный в размере 12% на 2003 год, тоже превышен не будет. Нашей задачей является увеличение конкурентоспособности всех участников рынка перевозочных услуг».

Главным принципом при разработке нового прейскуранта стало обеспечение равных условий перевозки для всех участников рынка. Появление нового прейскуранта позволило стимулировать перевозки грузов на дальние расстояния, что особенно важно для обеспечения завоза грузов в районы Крайнего Севера и отдаленные районы Российской Федерации, поскольку в данном случае соблюден принцип «чем дальше, тем дешевле». В прейскуранте созданы также экономические предпосылки для эффективного взаимодействия железнодорожного и других видов транспорта при работе на коротких расстояниях. В результате появляются дополнительные условия для развития конкуренции перевозок между различными видами транспорта.

При разработке нового прейскуранта учитывалось несколько принципов:

1) разделение тарифов на две составляющие – плату за использование вагонного парка и плату за использование инфраструктуры и локомотивной тяги. При этом вагонная составляющая – постоянная ве-

личина, определенная в 15,5% от размера тарифа, без дифференциации по классам грузов, и включающая в себя затраты по техническому обслуживанию, ремонту и амортизации. Величина вагонной составляющей является ориентиром экономической целесообразности использования собственного вагонного парка. Так, перевозка угля в собственных вагонах обойдется перевозчику на 41% дешевле, чем в подвижном составе, принадлежащем российским железным дорогам, перевозка руды – на 31%;

Предельный рост тарифов железнодорожного транспорта, установленный в размере 12% на 2003 год, превышен не будет. Нашей задачей является увеличение конкурентоспособности всех участников рынка перевозочных услуг.

2) дифференцированный подход к оплате грузоперевозок в зависимости от размеров партии и маршрута;

3) поощрение заинтересованности грузоотправителя в использовании нескольких видов подвижного состава;

4) пересмотр т.н. минимальных весовых норм загрузки вагонов (в частности, ужесточение контроля над наполнением цистерн при перевозке нефтепродуктов);

5) упорядочение системы оплаты перевозки экспортно-импортных грузов, следующих через сухопутные пограничные переходы;

6) выравнивание условий перевозки грузов для всех регионов страны.

В Прейскуранте 10-01 предусматривается снижение на 4% тарифов для грузов первого класса, повышение тарифов на 3% для грузов второго класса, тарифы на перевозку грузов третьего класса остаются без изменений.

Напомним, к грузам первого тарифного класса относятся каменный уголь, кокс каменноугольный, нефелиновые руды и их кон-



центраты, бокситы и руды алюминиевые, минерально-строительные материалы, руды и концентрат цветных металлов, пиломатериалы, лесоматериалы круглые (кроме крепежных), бензин стабильный газовый и др.;

к грузам второго класса – сырая нефть, мазут нефтяной и каменноугольный, минеральные удобрения, минерально-строительные материалы, кирпич и др.;

к грузам третьего класса – нефтепродукты, цветные металлы и изделия из них производственного назначения, черные металлы и др.

Работа над новым прейскурантом длилась без малого 3 года. В его разработке помимо МПС России

принимали участие Федеральная энергетическая комиссия, Министерство экономического развития и торговли, Министерство финансов, Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства, Министерство транспорта, а также пользователи услуг железнодорожного транспорта, от имени которых выступали, в частности, Союз металлургов и Торгово-промышленная палата. Работа над проектом нового прейскуранта контролировалась Комиссией Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте под руководством заместителя председателя правительства В. Христенко.

Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» утвержден постановлением ФЭК от 17 июня 2003 года № 47-т/5, зарегистрирован Министерством юстиции 9 июля 2003 года (регистрационный № 4882). 28 июля прейскурант был опубликован в «Бюллетене нормативных актов» (№ 30).

Меньше простоя – больше доход

Сокращение простоя составов с грузами на подходах к портам и предпортовым станциям в 5-7 раз в 2003 году по отношению к соответствующим показателям 2002 года – один из результатов внедрения новых технологий перевозочного процесса.

В первом полугодии 2003 г. перевозка товаров народного потребления на российских железных дорогах возросла на 8%, грузооборот на 13%, среднесуточная производительность вагона грузового парка на 12,2%, среднесуточная производительность локомотива в грузовом движении на 5,5% к аналогичному периоду прошлого года.

Высоких результатов российские железнодорожники добились за счет внедрения новых технологий перевозочного процесса.

В условиях реформирования железнодорожного транспорта использование новых технологий перевозочного процесса является необходимым условием оптимизации работы сети.

Основные принципы новой эксплуатационной модели и прогнозные показатели эксплуатационной работы, ориентированные на подвижной состав нового поколения, сформулированы в «Комплексной программе оптимизации эксплуатационной работы сети на период до 2010 года», одобренной коллегией МПС в апреле 2001 г.

Эта программа является частью общей программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и позволит закрепить новые технико-эксплуатационные параметры и продолжить их оптимизацию.

С 2003 г. в отрасли начнется переход на подвижной состав нового поколения с более высокими техническими характеристиками. К 2010 г., ориентируясь на подвижной состав нового поколения, предполагается обеспечить следующие прогрессивные показатели эксплуатационной работы сети:

- оборот вагона – 6,5 сут. (2002 г. – 8,98 сут.);
- производительность локомотива – 2700 тыс.ткм брутто (2002 г. – 1487 тыс.ткм брутто);
- вес поезда – 4500 т (2002 г. – 3554 т);
- среднесуточный пробег локо-

мотива – 750 км (2002 г. – 518,4 км);

- длина участка работы локомотивной бригады – до 550 км (2002 г. – 518,2 км).

Реализация указанных технических параметров тесно связана с созданием к 2005 г. централизованной системы управления перевозками.

Основными принципами новой эксплуатационной модели являются:

- концентрация функций организации перевозочного процесса на уровне Центра управления перевозками МПС России и региональных ЦУП на основе информационных технологий;

- единая железнодорожная сеть без внутренних границ и стыков между железными дорогами и отделениями;

- работа единым парком поездных локомотивов нескольких дорог на удлинённых полигонах обращения;

- унификация веса и длины грузовых поездов на основных направлениях (71 условный вагон);

- разделение на железных дорогах функций хозяйственной деятельности и управления перевозками за счет передачи функций организации перевозочного процесса в центры управления перевозками;

- переход от балансового метода учета рабочего парка подвижного состава дорог к автоматизированному пономерному и пооперационному в реальном режиме времени;

- категорирование железнодорожных линий и основных объектов России;

- концентрация грузовой и коммерческой работы;

- оптимальное резервирование производственных мощностей в целях обеспечения высокого качества транспортного обслуживания.

Важным этапом централизации перевозочного процесса является

создание дорожных диспетчерских центров управления. Единый дорожный центр управления – это очередной этап централизации управления, предполагающий передачу функций из отделений в Управление железных дорог.

В настоящее время процесс создания таких центров управления на железных дорогах России близок к завершению. На базе этих центров сконцентрировано диспетчерское управление в единой дорожной структуре, которое позволило уменьшить влияние стыковых пунктов в пределах дороги. Создание дорожных диспетчерских центров позволило увеличить протективность диспетчерских кругов, уменьшить число стыковых пунктов, снизить задержки поездопотоков на стыках, улучшить показатели эксплуатационной работы дорог.

Часть функций по управлению перевозками на полигоне нескольких дорог предлагается возложить на ЦУП МПС.

ЦУП МПС ставит задачи и обеспечивает их решение на сетевом уровне:

- управление грузопотоками вагонопотоками на транзитных транспортных коридорах сети, на подходах к портам и пограничным переходам на основе «трехслойных» графиков движения и планов формирования поездов;

- регулирование парка грузовых вагонов и локомотивов между дорогами;

- взаимодействие с представителями всех видов транспорта РФ;



- взаимодействие с крупнейшими грузоотправителями и грузополучателями;

- взаимодействие с операторами перевозок.

За прошедший период получен большой практический опыт работы локомотивов на длинных плечах – активно проходит реализация программы перехода сети на унифицированную длину 71 вагон.

Реализация программы посредством внедрения новой эксплуатационной модели централизованного управления перевозочным процессом дает возможность обеспечить возрастающий объем грузовых перевозок без увеличения парка подвижного состава.

Сегодня успешно развиваются системы АСОУП (специальная автоматизированная система управления перевозками), ДИСПАРК (система мониторинга или номерного слежения парка грузовых вагонов), ДИСТПС (автоматизированная система управления тяговыми ресурсами) и многие другие.

Все более активно внедряется система согласованного подвода составов в порты и к крупным получателям (технология «Грузовой экспресс»). Эта технология основана на оптимизации логистических цепочек доставки грузов и позволяет сократить простои груженых вагонов в ожидании выгрузки и простои судов под погрузкой. Одновременно согласованный подвод на 30-40% сокращает потребность в путевой инфраструктуре, которая ранее использовалась под простаивающие составы, позволяет ускорить оборот грузового вагона.

Если в прошлом году из-за неприема грузов на подходах к портам и предпортовым станциям в отдельные периоды простаивало до 400 составов с грузами, то в текущем году в 5-7 раз меньше.

Аналогичная технология используется для управления перевозками в адрес металлургических комбинатов, ТЭЦ и других потребителей массовых грузов. Развитие метода динамического согласования в сочетании с возможностями созданной в отрасли информационной сети позволило перейти от ранее разработанной технологии «РИТМ» к более современной системе «Грузовой экспресс».

Все это в сочетании с более жесткой технологической дисциплиной, достигнутой благодаря оптимизации планирования и контролю через центры управления перевозками, позволило уже в первом полугодии 2003 г. достигнуть оборота грузового вагона 8,28 сут., что на 0,69 сут. меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Дальневосточники – ОАО РЖД

Стоимость предприятий Дальневосточной магистрали, включенных в уставный капитал ОАО «РЖД», оценивается в 140 млрд. рублей. Предприятия и инфраструктура ДВЖД занимают 58 тыс. га.

Об этом сообщил на пресс-конференции начальник Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Виктор Попов.

В ходе пресс-конференции журналистов особенно интересовал вопрос о том, как скажется переход ДВЖД в новую организационно-правовую форму на конкретном пассажире, отдельном грузоотправителе, на тружениках стальных магистралей. Ведь в Хабаровском, Приморском краях железная дорога является одним из самых крупных налогоплательщиков и работодателей.

Виктор Попов отметил, что создание железнодорожной корпорации открыло реальные возможности для привлечения инвестиций в развитие железнодорожных подходов к морским портам Дальнего Востока, в обустройство переходов на границе с Китаем и Кореей, а также новых транзитных грузопотоков на Транссиб. Увеличение перевозок грузов по БАМу благоприятно сказывается на хозяйственном освоении новых экономических районов.

Отвечая на вопрос о перспективах соединения Транссиба с Тран-

корейской магистралью, Виктор Попов сообщил, что есть намерение направить группу проектировщиков в КНДР для разработки плана восстановления участка, связывающего пограничную станцию Туманган с портом Раджин. Развитие этого направления будет иметь большое значение для двух стран. Вместе с тем он подчеркнул, что судьба всей Транскорейской магистрали в большой степени зависит от предоставления гарантий на то, что расчетный грузопоток пойдет именно этим путем, а не другим. Начальник филиала также отметил, что настойчивые предложения о постройке новых пограничных железнодорожных переходов поступают от китайской стороны.

Начальник ДВЖД заявил, что в связи с созданием ОАО «РЖД» не предусматривается сокращения штатов. Филиал сохранил свои медицинские учреждения, дома культуры, спортивные сооружения, что позволяет проводить эффективную социальную политику на дороге.



Виктор ПОПОВ

Железнодорожные линии для Ямало-Ненецкого автономного округа

Между МПС и Ямало-Ненецким автономным округом подписано соглашение о достройке и последующей эксплуатации железнодорожных линий Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды.

Данное соглашение подразумевает строительство на паритетной основе вокзального комплекса в г. Лабытнанги и введение в эксплуатацию к лету следующего года двух фирменных поездов. Кроме того, на достройку железнодорожных линий Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды МПС выделяет более 400 миллионов рублей, а общая сумма вложений российских железных дорог в экономику Ямало-Ненецкого автономного округа, отраженных в соглашении, составляет около 2 миллиардов рублей.

Министр ПС Геннадий Фадеев отметил, что «подписанное соглашение – яркий пример тесной рабо-

ты по утверждению инвестиционных проектов и других актов, касающихся достройки и эксплуатации железнодорожной линии Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды и формирования уставного капитала открытого акционерного общества «Ямальская железнодорожная компания».

Особое внимание министр уделил взаимодействию железнодорожного транспорта с крупнейшими отечественными компаниями. «МПС России готово на выгодных условиях идти рядом с российскими компаниями к разрабатываемым месторождениям полезных ископаемых, – подчеркнул Геннадий Фадеев. – Сейчас идет подготовка встречи руководства МПС России и РАО «Газпром», на которой будут рассмотрены перспективы развития транспортной инфраструктуры Ямало-Ненецкого автономного округа».

Из Санкт-Петербурга на Транссиб

В рамках прошедшей в Санкт-Петербурге 3-й Международной евроазиатской конференции по транспорту состоялось открытие двух новых регулярных маршрутов следования ускоренных контейнерных поездов. Они соединили Северо-Западный регион России с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, увеличивая тем самым загрузку Транссибирской железнодорожной магистрали.

Каждый состав рассчитан на перевозку 120-150 двадцатифутовых контейнеров. В отличие от обычных составов ускоренные контейнерные поезда преодолевают в сутки не менее 900 км пути, что в 2,5-3 раза сокращает скорость доставки грузов до места назначения. Составы имеют гарантированный график следования, что обеспечивает контроль за продвижением вагонов в режиме реального времени. Поэтому задержки в пути исключены.

Как сообщили в «ТрансКонтейнер МПС России», **первый маршрут** следования свяжет Санкт-Петербург с регионами Урала. Поезд № 1222 еженедельно будет отправляться со станции Витебский-товарный Октябрьской железной дороги до станции Свердловск-товарный Свердловской железной дороги. Время состава в пути составит 56 час. 41 минут (2,3 суток).

Второй ускоренный контейнерный поезд будет еженедельно следовать со станции Витебский-товарный Октябрьской железной дороги до станции Клевшиха Западно-Сибирской железной дороги. Время в пути – 95 часов 58 минут (4 суток).

Пробная эксплуатация этих двух рейсов была начата в конце 2002 года. К сегодняш-

нему дню составы, следующие по этим двум направлениям, загружены на 100%, что демонстрирует их высокую эффективность. В общей сложности этими рейсами уже перевезено свыше 52 тыс. футовых контейнеров. Учитывая это, МПС России приняло решение об увеличении с начала 2004 года частоты отправления контейнерных поездов на этом маршруте с еженедельного до 3-5 раз в неделю.

Кроме того, к двум уже действующим маршрутам в будущем году добавится еще один. Он свяжет Санкт-Петербург с Дальневосточным регионом России. Со станции Санкт-Петербург – Финляндский Октябрьской железной дороги состав будет следовать до станции Хабаровск-2. Время в пути составит 8,5 суток, а частота следования на первом этапе – еженедельно. В перспективе регулярность движения будет увеличена до 3-5 раз в неделю.

Введение ускоренных контейнерных маршрутов является подтверждением того, что сегодня Транссиб по своим технологическим и пропускным возможностям является одной из самых современных железнодорожных магистралей в мире. Как заявил на 3-й Международной евроазиат-

ской конференции по транспорту министр путей сообщения **Геннадий Фадеев**, «у российской транспортной системы уже сегодня есть значительный потенциал и возможности, которые смогут обеспечить существенный рост объема перевозок с предоставлением услуг высокого качества». По словам Геннадия Фадеева, сегодня МПС предпринимает активные шаги для увеличения грузопотока по Транссибу, являющемуся одним из трех (Север-Юг и Северный морской путь перспективнейших евроазиатских международных транспортных коридоров, проходящих по территории России).

Первый ускоренный контейнерный поезд по Транссибу был запущен в 1998 году по маршруту Находка-Восточная – Брест. В тот же год было организовано курсирование ускоренных контейнерных поездов по маршруту Находка-Восточная – Буловская – Находка-Восточная. С учетом двух новых маршрутов сегодня в России регулярно курсирует 12 ускоренных контейнерных поездов. Общий объем контейнерных перевозок в 2003 году по оценке специалистов составил около 1,7 млн контейнеров, из которых более 650 тысяч – крупнотоннажные (40-футовые).

2500-й скоростной контейнерный поезд

Со станции Находка-Восточная Дальневосточной железной дороги в Европу отправился юбилейный, 2500-й транссибирский скоростной контейнерный маршрутный экспресс.

В графике движения поездов на 2003 год установлено 3 «нитки» следования фирменных транзитных контейнерных поездов назначением Финляндия, в которых предусматривается следование контейнеров по Транссибирской магистрали по маршруту **Находка - Восточная – Буловская**, один маршрут назначением на Брест и один на Среднюю Азию.

За 8 месяцев 2003 года на станции Находка-Восточная было сформировано и отправлено 584 ускоренных контейнерных поезда, что на 54% больше соответствующего периода прошлого года, в том числе отправлено 293 контейнерных поезда назначением на Буловскую, 247 поездов назначением на Иркутск, 44 поезда – на Алма-Ату.

В рамках реализации Концепции государственной политики поддержки транзитных перевозок по Транссибирской магистрали на Дальневосточной железной дороге разработаны следующие мероприятия, способствующие наращиванию объемов перевозки грузов в контейнерах:

- перевозка транзитных контейнеров фирменными ускоренными поездами;
- снижение транзитных тарифов на перевозку контейнеров;
- повышение маршрутной скорости поездов;
- постоянный оперативный контроль за прохождением транзитных контейнерных поездов по всему маршруту следования;
- разработка и внедрение новых технологий приема/сдачи транзитных контейнеров в портах и др.

Кроме того, введен упрощенный порядок процедур таможенного оформления транзитных контейнеров в порту **Восточный**, согласно которому в качестве транзитной декларации используется дополнительный экземпляр дорожной ведомости. В транзитной декларации отражается наименование товара и его количество. Таможенный досмотр транзитных контейнеров не производится.



В результате проведенной работы в 2002 году объем перевозки транзитных и экспортно-импортных грузов в контейнерах вырос на 47,6%, а за 8 месяцев 2003 года рост составил 91,3% в сравнении с 2002 годом и составил 16230 контейнеров.

Для увеличения объема контейнерных поездов, ускорения их накопления, формирования и отправления по станции Находка-Восточная введен в действие 3-й сортировочный парк, проводится удлинение путей. Вследствие этого за 8 месяцев текущего года объем перерабатываемых контейнеров на припортовой станции Находка-Восточная увеличился в среднем на 51,5% по сравнению с 2002 годов, в частности:

- переработка контейнеров с транзитными грузами на – 58,6%;
- прием контейнеров с импортными грузами на – 51,5%;
- сдача с дороги контейнеров с экспортными грузами на – 32,1%.

Средняя длина контейнерного поезда в текущем году составила 52 вагона и 68 контейнеров, что больше прошлого года на 5 вагонов и 5 контейнеров.

Первый скоростной контейнерный маршрутный экспресс на специальных фитинговых платформах, позволяющих грузовым поездам двигаться со скоростью курьерского поезда, отправился в апреле 1998 года. В феврале 2003 года был отправлен 2000-й фирменный контейнерный поезд со станции Находка-Восточная.

Каспийский контейнерный терминал

Россия открыла первый каспийский контейнерный терминал, который был построен в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг».

«Этот проект является одним из важнейших для РФ», – отметил вице-премьер РФ **Владимир Яковлев**, выступая на церемонии открытия Каспийского контейнерного



Владимир ЯКОВЛЕВ,
вице-премьер РФ

терминала в порту Оля (Астраханская область). По его словам, «скоро Оля из поселка должна превратиться в развитый портовый город».

Министр транспорта РФ **Сергей Франк** отметил, что «открытие кон-



Сергей ФРАНК,
министр транспорта РФ

тейнерного терминала значительно улучшает торговые позиции России на Каспии и сейчас необходимо развивать отношения с терминалами Казахстана и Ирана с перспективой выхода в Персидский залив».

В связи с этим президент ОАО «Российские железные дороги» **Геннадий Фадеев** подчеркнул, что в настоящее время «грузы в Иран и Персидский залив идут мимо России через Суэцкий канал, что в два раза дольше». «Мы взяли за беспро-

игрышную работу по созданию международного коридора «Север-Юг», – заявил Г. Фадеев.

Также он отметил, что «никакими видами транспорта этот терминал не наполнить, кроме как железнодорожным». В связи с этим президент ОАО «РЖД» заявил, что к новому году будут сданы первые 11 километров ответвления железной дороги Астрахань – Грозный к порту Оля.

Вице-премьер В. Яковлев также отметил, что «с нуля часов Г. Фадеев вступил в должность пре-



Геннадий ФАДЕЕВ,
президент
ОАО «Российские
железные дороги»

зидента ОАО «РЖД» и стал государственным олигархом».

Министерство путей сообщения и Министерство транспорта РФ ожидают скорое слияние, заявил президент ОАО «РЖД». Вместе с тем он затруднился назвать конкретные сроки и схему объединения министерств.

Комментируя состоявшееся 1 октября начало работы ОАО «РЖД», Г. Фадеев отметил, что «Российские железные дороги» – «это огромный монстр, но, я думаю, что справлюсь с его управлением».

Он также отметил, что Германия может направлять по российскому транспортному коридору «Север-Юг» до 6 млн. тонн грузов ежегодно. По его словам, это может произойти после подписания меморандума между Россией и Германией о намерениях в области перевозки грузов.

Г. Фадеев также отметил, что с окончанием строительства ветки **Яндыки – Оля** фактически завершится формирование транспортно-го коридора «Север-Юг», а само

строительство может завершиться к августу-сентябрю 2004 года.

В свою очередь вице-премьер РФ Владимир Яковлев отметил, что «два мощных транспортных коридора России – «Север-Юг» и «Восток-Запад» наконец-то начинают работать».

Инвестиционная программа ОАО «Российские железные дороги» на 2004 год составляет около 130 млрд. рублей, сообщил президент ОАО «РЖД».

По словам главы РЖД, «львиная доля этих средств пойдет на развитие транспортных коридоров с выходом на морские порты». «Это порядка 45% средств инвестиционной программы», – отметил он.

– Объемы переработки экспортно-импортных грузов, проходящих через Астраханский портовый комплекс, в том числе через морской торговый порт Оля на Северном Каспии, по итогам 2003 года составят более **3,2 млн. тонн**, что в 1,5 раза превысит результат прошлого года. Об этом заявил С. Франк.

Министр отметил, что в 2005 г. объемы переработки грузов в Астраханском портовом комплексе превысят 8 млн. тонн и на морских линиях Каспия в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» будут работать «десятки российских судов класса «река-море» и морских паромов в направлении Россия – Иран».

По словам главы Минтранса, «МТК «Север-Юг» заработает в полную силу после того, как во второй половине 2004 года будет построена железнодорожная ветка протяженностью 45 км от порта Оля до станции Яндыки Приволжской железной дороги».

Реализация проекта, подчеркнул

С. Франк, «позволит обеспечить перевозку транзитных контейнеров из Индии, стран Персидского залива, Ирана по территории России в Европу по принципу «от двери до двери».



Нужен международный консорциум

Германия, Италия, Финляндия и Япония проявили интерес к участию в строительстве и дальнейшей эксплуатации Транскорейской железной дороги.

Как известно, вопрос о создании Транскорейской железной дороги с выходом на Транссиб был зафиксирован в Московской декларации от 4-5 августа 2001 года, подписанной Президентом Российской Федерации В.В. Путиным и руководителем КНДР Ким Чен Иром, и конкретизирован в Соглашении о взаимном сотрудничестве между Министерством путей сообщения Российской Федерации и Министерством железных дорог Корейской Народной Демократической Республики от 14 августа 2001 г.

Для реализации указанного соглашения в 2001 – 2002 гг. специалисты МПС России провели исследование восточного участка Транскорейской железной дороги с целью выбора параметров реконструкции северо-корейского участка.

Результаты обследования были рассмотрены в ходе переговоров в Пхеньяне (КНДР), прошедших с 29 октября по 2 ноября 2002 года, также на предшествующем ему заседании совместной российско-корейской комиссии по вопросам реконструкции и модернизации восточного участка Транскорейской железной дороги.

На состоявшемся в апреле 2003 года в г. Москве втором заседании совместной российско-корейской комиссии по вопросам реконструкции и модернизации восточного участка Транскорейской железной дороги был согласован предложенный российской стороной проект задания на разработку технико-экономического обоснования (ТЭО) реконструкции и модернизации восточного участка Транскорейской железной дороги.

Об этом заявил первый заместитель министра путей сообщения РФ **Хасян Зябиров** на XII заседании Международного Координационного Совета по транссибирским перевозкам (КТСП) в г. Попраде (Словакия). «На Транскорейскую железную дорогу могут быть переключены с морского маршрута до 150 тыс. контейнеров, – отметил первый заместитель министра. – К перевозкам по Транскорейской железной дороге может быть привлечена также часть грузов из Японии, учитывая наличие в порту Пусан (Республика Корея) крупнейшего контейнерного терминала, перерабатывающего японские контейнеры».

Хасян Зябиров отметил, что, «учитывая высокую стоимость работ, целесообразным является создание международного консорциума для строительства и дальнейшей эксплуатации Транскорейской железной дороги. На данный момент интерес к участию в создании консорциума проявили такие страны, как Германия, Италия, Финляндия, Япония, и ряд других».

Кроме того, на транссибирские перевозки, а также на развитие пограничных и припортовых станций и усиление подходов к ним будут сосредоточены основные инве-

стиции ОАО «РЖД», – подчеркнул первый заместитель министра. – В последние годы на Транссибирской магистрали последовательно выполнялись работы по ее модернизации».



Хасян ЗЯБИРОВ, первый заместитель министра путей сообщения РФ

Так, по словам Хасяна Зябирова, «полностью завершена электрификация магистрали – электрифицирован участок Губерова – Свягино, произведено удлинение приемо-отправочных путей на станци-

ях магистрали, заработали центры управления перевозками в Екатеринбург и Хабаровске, предусмотренные Программой оптимизации работы и управления эксплуатационной деятельностью; продолжаются работы по развитию предпортовых и пограничных станций в Дальневосточном регионе».

Осуществляются работы по строительству новых и развитию существующих предпортовых станций и в Северо-Западном регионе РФ, а также по модернизации железнодорожных направлений, входящих в международные транспортные коридоры №1, 2 и 9 (Восток – Запад, Пусан – Берлин и Север – Юг).

Осуществленные мероприятия позволили обеспечить скорость перевозок контейнерных поездов до 1200 км в сутки.

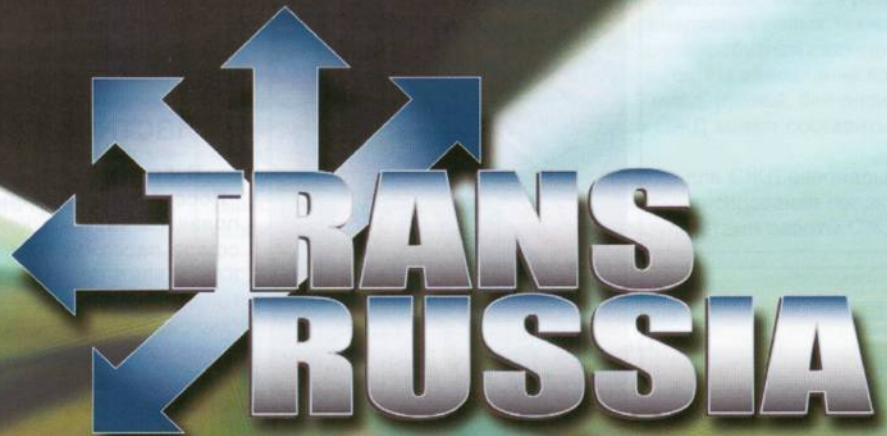
Кроме того, Хасян Зябиров отметил, что «одновременно решен ряд организационно-технологических вопросов. В частности, удалось несколько упростить процедуру таможенного оформления грузов, использовать систему исключительных тарифов на перевозку грузов по Транссибу, решить проблему сохранности грузов и создать систему информационного обслуживания грузовладельцев».



ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ГОДА В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

9-Я МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

9 лет успеха



**TRANS
RUSSIA**

23 - 26 Марта 2004

Спорткомплекс Олимпийский, Москва, Россия

w w w . t r a n s r u s s i a . r u

Организатор:



Россия 129110 Москва
Ул. Щепкина 42, Строение 2а
Тел: +7 (095) 935 7350
Факс: +7 (095) 935 7351
E-mail: transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

105 Salisbury Road,
London, NW6 6RG, United Kingdom
Tel: +44 (0) 20 7596 5245
Fax: +44 (0) 20 7596 5127
E-mail: transport@ite-exhibitions.com
www.transportshows-ite.com

Вагоны от Уралвагонзавода

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2004 году закупит у ФГУП «Уралвагонзавод» 14 тыс. полувагонов для грузовых перевозок.

Об этом заявил президент компании в Екатеринбурге на встрече с полномочным представителем президента РФ в Уральском федеральном округе Петром Латышевым.

Основной темой переговоров, по данным департамента, стали вопросы сотрудничества ОАО «РЖД» с предприятиями уральского региона. Глава компании проинформировал полпреда президента о соглашении о сотрудничестве, подписанном между ОАО «РЖД» и «Уралвагонзаводом» на срок до 2010 года. Г. Фадеев подчеркнул,



что «политика новой компании будет ориентирована на закупку подвижного состава прежде всего на отечественных предприятиях».

Соглашением, в частности, предусматривается поставка в течение 2004 года для нужд российских железных дорог 14 тыс. полувагонов. Между тем, отметил глава ОАО «РЖД», ранее «Уралвагонзавод» производил около 20 тыс. вагонов в год.

По словам Г. Фадеева, помимо закупок вагонов соглашение предусматривает поставки осей для железнодорожных колес, продукции металлургического литья для подвижного состава, запчастей к вагонам. До конца текущего года «Уралвагонзавод» должен поставить железным дорогам 9 тыс. полувагонов на сумму 6,75 млрд. рублей.

Г. Фадеев особо отметил работу Нижнетагильского металлургического комбината, выпускающего рельсы для железных дорог. По его словам для удовлетворения потребностей железных дорог завод приобрел специальное оборудование, позволяющее производить рельсы высокого качества.

Для пограничных станций

Инвестиции Министерства путей сообщения России в 2003 году в развитие сухопутных пограничных переходов для перевозки экспортно-импортных грузов составили более 2 млрд. рублей, сообщили в пресс-службе МПС РФ.

В МПС отметили, что в 2003 году объемы перевозимых через сухопутные границы России грузов с начала 2003 года возросли на 21%.

По данным МПС, в 2002 году российские железные дороги в международном сообщении перевезли более 350 млн. тонн экспортно-импортных и транзитных грузов, что почти на 15% превысило показатель 2001 года.

Из этого объема грузов через пограничные сухопутные переходы перевезено свыше 227 млн. тонн, что составляет почти 65% от общего объема экспортно-импортных и транзитных перевозок.

По данным МПС, за 6 месяцев 2003 года объем перевозок внешнеторговых грузов через россий-

ские пограничные переходы увеличился на 21% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 196 млн. тонн.

По мнению экспертов МПС РФ, такой значительный рост внешне-торговых перевозок требует «коренного улучшения деятельности пограничных железнодорожных станций на пограничных переходах».

В связи с этим, отметили в МПС, министерство придает особое значение улучшению качества работы пограничных станций с целью сокращения простоя грузовых поездов.

В ближайшее время, отметили в МПС, министерство и железные дороги намерены провести большие работы по развитию железнодорожных сухопутных переходов на российско-финляндской границе, на границах со странами Балтии, с Польшей, Грузией, на границе с Монголией, Китаем и Северной Кореей.

Частник пришел

В ближайшее время у ОАО «Российские железные дороги» появятся частные конкуренты в сфере пассажирских перевозок. Как заявил президент компании Геннадий Фадеев, «мы должны рассматривать независимых перевозчиков пассажиров как партнеров, с которыми необходимо налаживать четкое взаимодействие и сотрудничество».

Основным условием получения частной компанией лицензии будет обязательство обеспечивать не только доходные, но и нерентабельные социально значимые перевозки.

«Мы не можем отдать частникам только «престижные» направления пассажирских перевозок. Должны быть равные условия как для новых перевозчиков, так и для ОАО «РЖД», — заявил на брифинге заместитель министра путей сообщения Юрий Дьяконов.

Он отметил, что МПС РФ в настоящее время выданы лицензии, разрешающие работать в сфере пассажирских перевозок и иметь собственный подвижной состав компаниям:

- ЗАО «Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс», г. Москва,
- ЗАО «Окдайл», г. Санкт-Петербург,
- ООО «Транслайн», г. Санкт-Петербург,
- ООО «Сочинская транспортная компания», г. Сочи,
- ОАО «Экспресс-пригород», г. Новосибирск.

Как отметил Юрий Дьяконов, созданная на Западно-Сибирской железной дороге – филиале ОАО «РЖД» пригородная пассажирская компания в виде ОАО «Экспресс-пригород» является примером взаимодействия российских железных дорог с администрациями субъектов Федерации. «Работа в новых рыночных условиях позволила значительно снизить убытки от пригородных пассажирских перевозок. Так, убытки этой компании по итогам 2003 года не превысят 5%», — подчеркнул заместитель министра.

В настоящее время практически решен вопрос о выдаче лицензий на право осуществления деятельности по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом еще четырем организациям: «Омск-пригород», «Алтай-пригород», «Кузбасс-пригород», «ТрансГруппАС».

Для справки.

Пригородная пассажирская компания в форме ОАО «Экспресс-пригород» создана в рамках эксперимента 19 мая 1998 года. Владельцами компании являются: федеральное государственное унитарное предприятие «Западно-Сибирская железная дорога» — 51% акций; администрация Новосибирской области в лице государственного унитарного предприятия «Фонд имущества Новосибирской области» — 25% акций; мэрия города Новосибирска в лице Департамента по управлению государственным имуществом г. Новосибирска — 24% акций.

Контейнерный поезд Архангельск – Москва

ОАО «Северное морское пароходство» совместно с железнодорожниками и ОАО «Архангельский морской торговый порт» приступило к осуществлению нового интересного транспортного проекта.

Учитывая возрастающие требования клиентуры к срокам поставки грузов, а также развитие линейных и мультимодальных перевозок на основе маркетинговых разработок и развития транспортной логистики, ОАО «СМП» вместе с партнерами сформировали и запустили контейнерный поезд по маршруту Архангельск – Москва – Архангельск в режиме наибольшего благоприятствования.

Северное морское пароходство, владея собственным линейным сервисом из портов Архангельск и Санкт-Петербург на порты Голландии, Бельгии, Германии, Франции и Великобритании (на этих направлениях постоянно заняты восемь судов компании), предоставляет теперь своим клиентам, а также всем компаниям, заинтересованным в быстрой доставке груза до Москвы, новый вид услуги – собственный контейнерный поезд. Пароходство арендует 42 железнодорожные платформы, на каждой из которых умещаются три двадцатифутовых контейнера. Время в пути этого грузового поезда составляет 2-3 дня (при обычных «нормах» для грузового состава в 7-8 дней). Груз прибывает на конечную станцию – Москва-Товарная Октябрьской железной дороги и потом развозится по столичным клиентам. Таким образом, весь сервис из Европы до Москвы составляет в среднем 12 суток.

Пароходство принимает на себя ответственность за доставку груза из Европы до склада получателя в Москве.

Первоначально планируется отправление двух поездов в месяц, в дальнейшем – еженедельный сервис.

Качественно, в срок и без потерь доставить груз – это девиз нашей судоходной компании.

СЖД имеет все возможности для увеличения объемов перевозок

Северная железная дорога (СЖД) имеет все возможности более высокими темпами повышать объемы грузовых и пасса-



жирских перевозок и обеспечена для этого достаточными средствами. Как сообщили в пресс-службе МПС, об этом заявил министр путей сообщения России Геннадий Фадеев на выездном расширенном заседании коллегии министерства в Ярославле.

Министр сказал, что для увеличения грузовых и пассажирских перевозок по магистралям СЖД необходимо решить ряд проблем по модернизации и реконструкции путевого хозяйства дороги, обновлению подвижного состава, укреплению производственной базы предприятий дороги.

На заседании коллегии, в частности, сообщалось, что для реализации развития производственной базы и внедрения новых технологий, переоснащения путевого хозяйства дороги требуются ежегодные инвестиции в объеме 1,6-1,8 млрд. рублей в год. На обновление локомотивного парка в 2004 году требуется 2,3 млрд. рублей. Финансирование развития пассажирского комплекса СЖД может составить до 4,2 млрд. рублей.

Коллегия приняла решение о разработке для СЖД специальной инвестиционной программы, где вопросы финансирования проектов развития дороги будут тесно увязаны с результатами работы СЖД.



Линейный сервис ОАО «Северное морское пароходство» обеспечивает регулярную доставку грузов через порты Архангельск и Санкт-Петербург в европейские порты. Суда ледового класса, трюмы без подпалубного пространства.

20- и 40-футовые контейнеры ОАО «Северное морское пароходство», а также российских железных дорог имеются в России, Роттердаме, Антверпене, Гавре, Бремене.

- перевозка грузов в контейнерах, в том числе рефрижераторах;
- перевозка конвенционных грузов;
- перевозка навалочных грузов;
- перевозка опасных грузов;
- организация доставки грузов по России и СНГ по сквозному коносаменту «NSC, Arkhangelsk»

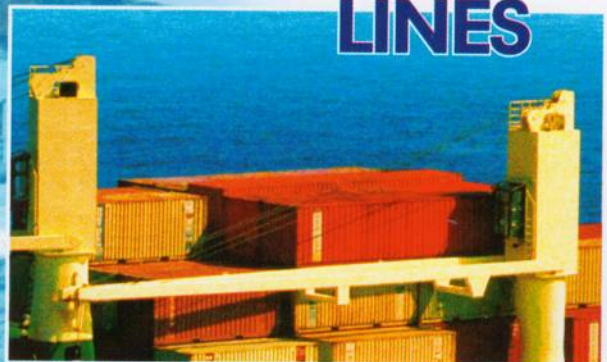
Гавр
Бремен
Роттердам
Антверпен

- доставка грузов контейнерным поездом Архангельск – Москва – Архангельск в режиме наибольшего благоприятствования (тел. куратора проекта (8182) 637365, e-mail: obeliaev@ansc.ru)

Архангельск

С-Петербург

NSC
ARKHANGELSK
LINES



www.ansc.ru
линейный сервис: тел. (8182) 637144, факс (8182) 637430

Новые взаимоотношения

портовок с железнодорожниками позволяют оптимально планировать погрузочно-разгрузочные работы

В феврале 2003г. ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» первым в России заключил с железнодорожниками – Октябрьской железной дорогой – договор на эксплуатацию подъездных путей взамен морально устаревшего Узлового соглашения, действующего с 1993г. Новые взаимоотношения четко регламентировали совместную работу по планированию и обработке подвижного состава в морском порту и, что особенно важно, предусматривали взаимную финансовую ответственность сторон за выполнение условий договора. Еще большие задачи ставились на перспективу.

В какой степени оправдались ожидания? Об этом интервью с директором по координации операциями порта Андреем Богдановым.

– Андрей Сергеевич, с того момента, когда взаимоотношения между портовиками и железнодорожниками «стали на новые рельсы», прошло относительно небольшое количество времени. Но как далеко удалось продвинуться за этот период в области создания единого информационного поля, позволяющего управлять цепочкой: производитель грузов – транспортировщик – порт?

А.Б. – На базе информационно-вычислительного центра Октябрьской железной дороги создан и успешно работает информационно-логистический центр. В рамках формирования единого информационного пространства ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» и Октябрьской железной дороги подписан регламент, согласно которому железнодорожники ежедневно предоставляют сведения о движении грузов по сети МПС в адрес порта, а портовики – информацию о наличии свободных складских площадей, о подходе тоннажа под экспортные грузы и теплоходов с импортными грузами. Обмен информацией позволяет портовикам оптимально спланировать проведение погрузо-разгрузочных работ.

– Иными словами, стыковать по времени подход вагонов и флота и тем самым ускорить их обработку...

А.Б. – К этому необходимо добавить, что мы не стоим на месте. От взаимнообмена информацией – цифрами или иными данными – переходим к взаимнообмену документами в электронном виде. В этом направлении уже сделаны первые шаги: разработана грузовая документация в едином формате, что ускоряет процесс документооборота в порту и позволяет сократить простой вагонов по причине длительного оформления документов. Появилась возможность заранее обмениваться необходимой информацией, вплоть до визирования этих документов в электронном виде.

– Можно ли сказать, что скорость прохождения грузов через

порт, а это один из показателей, характеризующий его работу, вышла на новый, более высокий уровень?

А.Б. – Да, и в большой степени благодаря ИВЦ ОЖД, которая проявляет в этой связи большую активность. Более того, совместными усилиями портовок, железнодорожников и грузоотправителей удалось достигнуть понимания в отношении отправки грузов маршрутами, когда отправитель формирует маршрут из согласованного количества вагонов. Это маршрут однородного груза, следующий от станции отправления до станции назначения в том количестве и в том составе, в котором он был отправлен.

– Как это произошло?

А.Б. – Жизнь подсказала, а точнее – проблемы, неизменно возникавшие в конце и начале года – в пик объемов перевозок. Крупные грузоотправители экспортных грузов, имеющие возможность формировать у себя маршруты, согласились с тем, что для увеличения грузооборота порта и пропускной способности ОЖД необходимо отправлять свои грузы отправительскими маршрутами. Чтобы вагоны прошли по железной дороге, были поданы полным составом на фронт выгрузки, быстрее выгружены и возвращены обратно грузоотправителю.

– Получается, что выгодно всем.

А.Б. – Безусловно. Порт сможет обрабатывать составы в оптимальных условиях, получив информацию о движении этих маршрутов по сети МПС, – это так называемый прогноз подхода вагонов, когда можно подсчитать срок доставки, через какой период времени этот маршрут появится на ст. Новый порт или Автovo. Железнодорожники получают возможность исключить дополнительные сортировки вагонов, а грузоотправитель – ускорить доставку груза до порта. Кроме того, благодаря логистическому центру грузоотправитель в режиме реаль-

ного времени в любой момент может отследить движение вагонов, следующих в порт.

– Какая категория грузов попадает под маршрутные перевозки.

А.Б. – 100% грузы, перегружаемые по прямому варианту. Это грузы, для которых нет специализированных складских емкостей, в основном – удобрения, а также крупные партии черных и цветных металлов.

– Как Вы оцениваете созданную портовиками и железнодорожниками нормативную базу и в чем заключается взаимная экономическая ответственность сторон?

А.Б. – Есть все основания считать достигнутое большим успехом. В договорах на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, заключенных с Октябрьской железной дорогой в 2003 году, четко регламентированы взаимоотношения порта и станций Автovo и Новый порт. На основании этих договоров, а также единого технологического процесса работы порта и станций установлены нормативы времени на подачу и уборку вагонов к месту погрузки/выгрузки, на погрузку или выгрузку вагонов, взвешивание вагонов, оформление грузовых документов и т.д. Невыполнение этих нормативов влечет за собой взаимную материальную ответственность.

– Существуют ли проблемы, для решения которых требуется выход на более высокий уровень, чем руководство Октябрьской железной дорогой?

А.Б. – Подобная проблема действительно существует и связана с вступлением в действие 28 августа т.г. Прейскуранта № 10-01. Из введенного специалистами порта сравнительного анализа новых железнодорожных тарифов и порядка их применения на базе расчета и сопоставления стоимости транспорти-



Андрей БОГДАНОВ,
директор по
координации
операциями порта

ровки ключевых для Петербургского порта грузов и типовых расчетов их доставки видно, что стоимость перевозки черных и цветных металлов, удобрений (за счет особого порядка применения тарифов) значительно увеличилась на многих маршрутах. Так, в некоторых случаях тарифы перевозки однородных грузов в направлении **Петербургского транспортного узла выросли более чем на 20%**. (Расчеты были выполнены без учета скидок, введенных МПС РФ в сентябре 2003 г. в дополнение к данному преискуранту).

– С чем это связано?

А.Б. – В первую очередь причиной сложившегося положения является введение особого порядка определения тарифных расстояний, предусматривающего, что все грузы, следующие на Петербургский транспортный узел, следуют в обход южных участков подходов к Петербургу. Фактически эти участки закрыты для движения грузовых поездов на Санкт-Петербург и все поезда и грузы, которые формируются южнее Москвы и следуют на СПб, направляются вокруг Москвы через железнодорожную станцию Кошта Северной дороги. Проще говоря, тарифное расстояние железнодорожных перевозок на СПб в среднем увеличилось для грузоотправителя на 300-350 км.

– Как отреагировали клиенты порта на увеличение тарифов на железнодорожные перевозки?

А.Б. – К сожалению, столь резкое повышение железнодорожных тарифов на Петербургский транспортный узел привело к тому, что ряд крупных клиентов порта в октябре 2003г. сняли заявки на завоз грузов, перераспределив свои объемы на другие порты. В частности, **Новолипецкий металлургический комбинат**, для которого с вводом в действие нового Преискуранта 10-01 тарифное расстояние до Санкт-Петербурга увеличилось на 285 км, перевел грузопоток чугуна объемом 50 тыс. тонн в месяц на порт Южный (Украина).

– Какие действия предпринимаются руководством холдинга в этой связи?

А.Б. – Мы обратились в ФЭК, Минтранс и МПС РФ с просьбой отменить дискриминационный порядок расчета тарифного расстояния на Санкт-Петербургский узел и тем самым подтвердить заложенный в Преискуранте единый для всех принцип расчета по кратчайшему расстоянию.

Беседовала
Вероника ГОРЯЧИХ,
наш соб. корр.



Реконструкция

Министерство путей сообщения Российской Федерации в рамках реализации федеральной целевой программы «Юг России» проводит крупномасштабную реконструкцию Новороссийского и Туапсинского железнодорожных транспортных узлов.



Для обеспечения своевременной перегрузки грузов «с железной дороги на воду» проводится реконструкция железнодорожной станции Новороссийск в части развития путевого хозяйства, усиления инфраструктуры, приведения в порядок весового хозяйства станции. До 2005 года в реконструкцию будет вложено 1202,6 млн. рублей.

По словам первого заместителя министра путей сообщения РФ Владимира Якунина, «для обеспечения возрастающих объемов внешнеторговых грузов в Азово-Черноморском бассейне программой развития Северо-Кавказской железной дороги предусматривается выполнение целого комплекса мероприятий по усилению железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Новороссийск, Туапсе, Ейск. В том числе реконструкция станций Крымская, Разъезд 9 км и строительство обхода Краснодарского транспортного узла.

Кардинальная реорганизация работы Новороссийского и Туапсинского транспортных узлов позволит соответствующим морским портам не только обеспечить перевалку постоянно возрастающих объемов грузов, но и переключить на себя из портов сопредельных

стран определенную часть российских грузопотоков. К 2010 году доля портов стран Балтии и Украины в перевалке российских грузов должна радикально сократиться».

Новороссийск – крупнейший порт Юга России – имеет более 50 грузовых причалов, предназначенных для нефти и нефтепродуктов, металла, зерна, сахара-сырца, контейнеров и прочих грузов.

Для обеспечения бесперебойной работы Новороссийского транспортного узла в текущем году:

- выполняются работы по реконструкции парков «Ранжирный» и «Нижний»,
- строится второй соединительный железнодорожный путь между парками «Портовый» и «Центральный»,
- ведется реконструкция парков «Восточный» и «А»,
- строятся третий и четвертый дополнительные пучки железнодорожных путей сортировочного парка,
- значительная часть пассажирских поездов перенаправлена на станцию Анапа,
- проведена реконструкция путевого хозяйства для усовершенствования перегрузочного процесса и работы с терминалами порта.

Общий объем переработки грузов на припортовой железнодорожной станции Новороссийск за 6 месяцев текущего года уже составил 107,3% к аналогичному периоду прошлого года.

Общий объем финансовых ресурсов, выделяемых на развитие железнодорожной станции Новороссийск, в период с 2003 по 2005 год составит 1012,6 млн. рублей.

Реконструкция и обновление станции Туапсе позволят к 2005 году увеличить объем перевозок и переработки грузов на станции и в порту до 18 млн. тонн сухих и наливных грузов в год.

В 2003 году предусмотрено выделение 190 млн. рублей на рекон-

струкцию и обновление железнодорожной станции Туапсе, из которых уже освоено 53,2 млн. рублей. В настоящее время ведутся работы третьего этапа строительства в северной и южной горловине парка «Б», четвертому этапу в северной горловине парка «А» и выходу на широкий пирс.

Закончены работы по устройству административно-бытового корпуса и по монтажу контактной сети в четной горловине парка «А».

Туапсинский морской торговый порт – один из глубоководных портов на Черноморском побережье России, занимающий 3-е место на Юге России по объемам переработки грузов. Порт обеспечивает перевалку внешнеторговых грузов нефти и нефтепродуктов, навалочных грузов и металлов.

Здесь тесно взаимодействуют различные виды транспорта: железнодорожный, морской, трубопроводный, автомобильный. Туапсинский транспортный узел имеет стабильную тенденцию к наращиванию объемов перевалки экспортно-импортных грузов. За последние 5 лет объемы грузов, переправляемых через Туапсинский транспортный узел, возросли с 7 млн. до 16 млн. тонн в год.



35 млрд. рублей в развитие СКЖД

Министерство путей сообщения РФ планирует до 2005 года вложить более 35 млрд. рублей в развитие инфраструктуры Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД).

По его данным, только в этом году инвестиции в СКЖД составят 6 млрд.

рублей. Кроме того, 6 млрд. рублей будут направлены в этом году на обновление основных фондов. В то же время глава МПС отметил, что 12 млрд. рублей – «это недостаточно для такой дороги». В прошлом году на развитие дороги было направлено 2 млрд. рублей.

Г. Фадеев также выразил недовольство тем, что инвесторы недостаточно вкладывают средств в развитие СКЖД. По его мнению, Краснодарский край также должен внести свою «определенную лепту» в развитие железной дороги.

Без узких мест

Руководство Министерства путей сообщения РФ и Краснодарского края подписали соглашение, направленное на развитие Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД).

Договоренность о подписании соглашения была достигнута в ходе переговоров с губернатором Краснодарского края **Александром Ткачевым**. По словам **Г. Фадеева**, руководство Краснодарского края пообещало рассмотреть, в частности, возможность льготного налогообложения СКЖД. Полученные дополнительные средства, будут направлены по согласованию с краем на закупку поездов, строительство путепроводной развязки и приведение в порядок инфраструктуры СКЖД.

Г. Фадеев провел совещание с начальниками департаментов министерства и руководителями СКЖД.

По словам Г. Фадеева, в 2003-2005 гг. на развитие дороги планируется выделить свыше 30 млрд. рублей. Основная часть средств будет направлена на строительство второго сплошного пути, который будет специально использоваться для грузовых перевозок, что позволит во многом разгрузить дорогу.

Как сообщил министр, в следующем году будет завершено строительство железной дороги **Краснодар - Адлер**, которая позволит увеличить скорость движения поездов. МПС также планирует проводить берегоукрепительные работы на СКЖД.

В ближайшие пять лет, подчеркнул Г. Фадеев, необходимо полностью убрать так называемые «узкие места» по пропускным возможностям дороги.

Выросла пропускная способность железных дорог Юга России

МПС РФ намерено активизировать работу по модернизации и развитию железнодорожных магистралей Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) протяженностью около 9 тыс. км с тем, чтобы увеличить к 2006 году пропускную способность магистралей в 1,7 раза — до 130 млн. тонн в год.

Как сообщили в пресс-службе МПС, меры по ускорению работ по модернизации железнодорожных магистралей Юга России предусмотрены приказом по министерству, подписанным первым заместителем министра путей сообщения России **Владимиром Якуниным**. В пресс-службе отметили, что приказ издан в рамках ускорения работ по выполнению федеральной целевой программы «Юг России».

В приказе отмечается, что одновременно Минтранс и компании, работающие в морских портах Азово-Черноморского бассейна, намерены увеличить терминальные мощности по переработке грузов с 80 млн. тонн (2002 год) до 115 млн. тонн (к 2006 году), в том числе намечается в 2006 году перевалить на экспорт свыше 80 млн. тонн нефтеналивных грузов.

Тем самым, отметили в МПС, «транспортные ведомства России намерены привлечь в российские порты до 35 млн. тонн грузов, которые в настоящее время проходят через порты сопредельных стран».

По оценкам экспертов МПС, модернизация железнодорожных магистралей и станций СКЖД позволит также увеличить к 2006 году скорость движения пассажирских поездов почти в два раза — до 140 км/ч.

Общий объем инвестиций на реализацию транспортной программы СКЖД составит более 3,5 млрд. рублей из региональных бюджетов, а также из средств МПС РФ.

Северомуйский тоннель

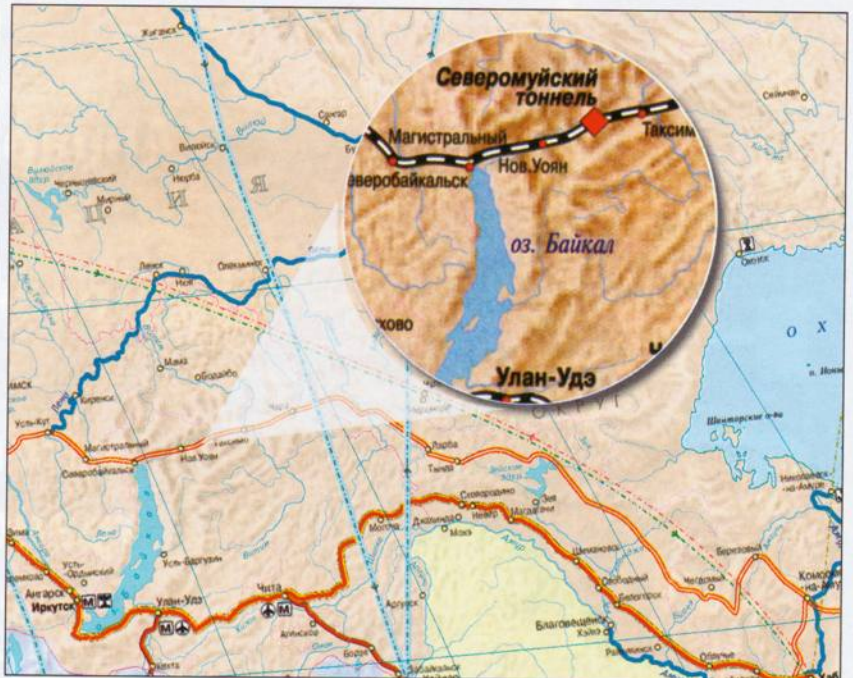
Движение на этом участке Байкало-Амурской магистрали осуществляется по объездному пути. Это 67 километров сложного рельефа, из-за которого состав вынужден лавировать между сопками и горами, двигаясь с минимальной скоростью и рискуя попасть под лавину.

Открытие движения поездов по Северомуйскому тоннелю позволит решить актуальную проблему организации движения по БАМу по кратчайшему пути и с минимальными временными потерями.

В настоящее время завершается установка тоннеля. Процесс осложняется тем, что в отличие от большинства дру-

гих железнодорожных тоннелей Северомуйский будет закрываться воротами с обеих сторон.

Одновременно проводятся ремонт и реконструкция поселка тоннельщиков, где раньше жили строители, а теперь останутся только семьи тех, кто будет обслуживать тоннель.



Из досье редакции:

Северомуйский тоннель является крупнейшим в России и 5-м по протяженности на планете. Это сложнейшее строительное сооружение подобного рода в мире, так как большая его часть проходит в зоне тектонических разломов. Протяженность тоннеля — 15 343 метра, глубина в некоторых местах достигает 1 км.

При строительстве тоннеля было использовано много новейших технологий. Основное ноу-хау российских строителей — отработка новой техники по химическому закреплению грунта в зоне тектонических разломов. С помощью нового химического состава смеси удалось проложить более 1 километра тоннеля в зонах разломов.

Работы по прокладке тоннеля начались в середине 70-х годов. В утвержденном еще Советом Министров СССР проекте говорилось об одномпутном тоннеле, который, по общему мнению, был

более надежен, обошелся дешевле по приведенным затратам и, несмотря на более высокую строительную стоимость, давал эксплуатационную экономию по сравнению с открытой трассой.

Первые десанты отрядов строителей прибыли в Нижнеангарск 12 апреля 1974 года по льду Байкала. К середине 90-х годов финансирование проекта из федерального бюджета почти прекратилось. В 1997 году задолженность правительства тоннельщикам за выполненную работу составила 150 миллиардов рублей. Тогда же Министерство путей сообщения решило взять строительство тоннеля под свою опеку.

30 марта 2001 года на Бурятском участке Байкало-Амурской магистрали состоялась сбойка Северомуйского тоннеля.

Официальное открытие тоннеля, строительство которого продолжалось 25 лет, состоялось в прошлом году, но движение по нему пока что не запущено.

Ежегодная специализированная выставка

26-29

ноября

Ю 2003

РОСТОВСКИЙ
ЭКСПО
СЕНТЕР

При поддержке:
Министерства
транспорта РФ
Аппарата полномочного
представителя
Президента РФ в ЮФО
Министерства
автомобильных дорог,
транспорта и связи РО
Ассоциации
"Северный Кавказ"

Организатор:
"Южно-Российский экспоцентр"



ЮЖНО-РОССИЙСКИЙ
ЭКСПОЦЕНТР
ЧЛЕН ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ



СЕВЕРНЫЙ
КАВКАЗ
АССОЦИАЦИЯ

344007, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Московская, 63
Тел./факс: (8632) 441857, 622883
E-mail: expotour@fiber.ru • [Http://www.expo.rsd.ru](http://www.expo.rsd.ru)

ВДВОЕ ДЕШЕВЛЕ

может сделать реформа
железнодорожные перевозки

Так полагают стратегические партнеры МПС – металлурги и работники предприятий промышленного транспорта, в частности заместитель гендиректора ЗАО «Металлургтранс» Игорь Чепланов.

– Летом прошел ежегодный съезд металлургов-транспортников в подмосковном Лесном городке, где состоялся прямой диалог крупнейших грузовладельцев с руководством МПС и Минтранса и, что самое важное, было выработано и оформлено в виде итогового документа консолидированное мнение металлургов о состоянии и ходе реформы МПС.

Внесли ли события последнего времени – прежде всего смена тарифной системы, коррективы в этот анализ?

– Не внесли. Мы не просто хорошо знаем МПС – у наших предприятий вполне сравнимые с МПС протяженность собственных путей и объемы внутривозовских перевозок. Можно прямо сказать, что мы заинтересованы в хорошей работе МПС больше самого министерства – но мы и МПС стоим, образно говоря, по разные стороны билетной кассы. А это вынуждает нас иметь свое и не всегда удобное для наших коллег из МПС мнение по всем аспектам работы ведомства. С точки зрения МПС, показатели, в том числе по перевозкам грузов для металлургического комплекса, выросли на несколько процентов, а тарифные платежи – еще больше.

Но я как представитель Международного союза металлургов хотел бы обратить ваше внимание на другой, не столь благополучный, показатель работы железных дорог. **К началу года на складах металлургических комбинатов скопилось 15 миллионов тонн не отправленной заказчиком и, соответственно, неоплаченной продукции.**

А это значит не только неполученные металлургическими комбинатами деньги, упущенная выгода и ущерб деловой репутации, но и омертвление оборотного капитала, который с 1992 года стал для предприятий наиболее дефицитным видом капитала. Каждый, кто работает в сфере реального бизнеса, знает, что в последние годы средства вымываются из сферы материального производства в секторы экономики с наиболее быстрым оборотом капитала и более высокой нормой прибыли. В результате

необходимый оборотный капитал предприятиям приходится брать в кредит на таких невыгодных условиях, что на оплату этих кредитов уходит львиная доля потенциальной прибыли.

Как известно, в металлургии контракты на поставку продукции заключаются по трем основным схемам:

- *Есть оплата СИФ – по факту доставки заказанной продукции покупателю. Естественно, в этом случае не доставленная по вине МПС продукция не оплачивается, а срыв сроков поставки в ряде случаев влечет и штрафные санкции. Штрафуют, естественно, не МПС, а металлургов.*

- *Есть схема FOB – когда экспортная продукция доставляется в порт, и платеж осуществляется после того, как капитан подпишет документы о принятии груза на борт судна.*

- *Есть третья схема, к сожалению, сегодня самая распространенная в металлургии из-за отсутствия оборотных средств – когда продукция покупается на складе производителя.*

Не имея средств для оплаты тарифа до порта, предприятия продают продукцию со своего склада на условиях самовывоза. Естественно, в этом случае все козыри в руках покупателя, который диктует свои условия, получая значительные скидки. А это – прямые убытки для нас. Имея возможность



диктовать условия поставок при покупке со склада предприятия, покупатель не торопится расставаться со своими деньгами – и часто контракт составляется так, что право собственности на продукцию переходит к покупателю еще на складе комбината, а деньги оплачиваются по накладным отгруженной продукции. Очевидно, что в этом случае задержки перевозки со стороны МПС обходятся комбинатам в копеечку, не принося, кстати, прибыли и МПС. А на складах задержались, напомним, 15 млн. тонн нашей продукции.

Стремление и производителей, и потребителей самим оплачивать транспортную составляющую – это не российская специфика. Это мировая практика. На Западе каждый знает, что максимальную выгоду продавец получает тогда, когда сам доставляет товар потребителю. И наоборот, самые убыточные сделки – когда товар продается со склада продавца.

За фрахт по перевозке экспортных грузов всегда идет непримиримая борьба, в которой большинство государств открыто поддерживает своих экспортеров и перевозчиков. О классическом примере такого рода государственного протекционизма мне рассказал человек, который еще в советские времена занимался закупками зерна в Канаде. По его словам, при поставках своего зерна на экспорт канадцы зачастую шли на значительные скидки, но ни в коем случае не упустили фрахт, обязательно включая в условия контракта доставку судами под своим флагом.

– Таким образом, для коммерсантов и правительств не столь важно, что именно производить – сталь, пшеницу или перевозочные услуги. Главное – обеспечить максимальную прибыль и максимальный оборот национальной экономики. А для этого нужно продать максимально большой пакет товаров и услуг, в том числе и перевозочных.

– Совершенно верно. И выходит, что из-за возникшего ранее дефицита оборотных средств металлурги недополучают значительные суммы при реализации своей продукции, уступая заметную долю доходов структурам, которые, не имея ничего общего с металлургией, только кредитуют перевозки...

...И кредитуют при грабительских кредитных ставках, в разы превышающих среднемировые. И тут металлурги, впрочем, как и другие наши производители и экспортеры, работают в заведомо худших эко-



Игорь ЧЕПЛАНОВ,
заместитель гендиректора
ЗАО «Металлургтранс»

номических условиях, чем иностранные конкуренты, которых прямо и косвенно поддерживают собственные правительства.

В авто-, авиа- и судостроении иностранцы не просто не пускают нас на свои рынки, но и захватывают наши, поставляя свою гораздо более дорогую продукцию под гораздо более льготные кредиты своих правительств. Таким образом, отсутствие достаточно «дешевых» и «длинных» кредитных денег сводит на нет конкурентные преимущества России.

Тем не менее на нашем транспортном рынке мы видим достаточно много транспортных и операторских компаний, аффилированных с металлургическими комбинатами и перевозящих их продукцию. Получается, что металлурги все-таки «отбивают» часть транспортной составляющей?

– Это не совсем так. Тем более что эти компании-операторы в самом процессе купли-продажи не участвуют и создавались они еще до выделения из тарифа вагонной составляющей. Причина создания этих операторских компаний гораздо проще: они образовались на базе острого дефицита в МПС вагонного парка – исправного вагонного парка. Без собственных вагонов наше производство могло бы попросту остановиться. Сегодня МПС, понимая, что не может обеспечить нас вагонами, уступает нам вагонную составляющую, выделенную из тарифа –



12,5%. Но эти проценты все равно не оправдывают затрат на покупку и эксплуатацию вагонного парка, хотя, конечно, значительно облегчают нашу жизнь. И, естественно, жизнь операторских компаний.

– Получается, за счет вагонной составляющей новый тариф полегчал всего на 12,5%, в то вре-

мя как сам за год вырос почти на 30%...

– Мы говорили и говорим: за 12,5% тарифа никакой оператор не окупит затраченных на покупку вагонов средств. Вот украинское МПС уступает оператору 40% тарифа, что позволит не только опережающими темпами обновлять вагонный парк, но и стимулировать своих металлургов и вагоностроителей. Немного ниже, от 20 до 30%, вагонная составляющая в европейских странах. Вот там операторские компании действительно имеют твердую экономическую основу и действительно могут развиваться самостоятельно.

– Но МПС утверждает, что ставки вагонной составляющей рассчитывались исходя из срока окупаемости 5-7 лет...

– К сожалению, МПС предъявляет результаты, но не предъявляет исходных данных и методики расчетов. А это только укрепляет наши подозрения в том, что в данном случае решение задачи подгоняется под заранее известный результат.

Мы настаиваем на том, что методики и исходные данные для расчета вагонной составляющей должны быть прозрачными для всех участников перевозочного процесса, иначе вся реформа теряет смысл и никакого равноправия участников не получается.

Для меня, например, очевидно, что в расчетах не учитывалась стоимость того же кредита, на который операторы закупают вагоны. А при российских ставках цена кредита влияет на рентабельность весьма и весьма заметно. Кроме того, следовало бы учитывать и то, что вагонный парк МПС ремонтируется на заводах в первую очередь и в установленные сроки, а негосударственные, операторские вагоны дискриминируются и простаивают в ожидании ремонта по два месяца и более.

Очевидно, что в данном случае МПС, одновременно являясь автором прейскуранта и крупнейшим оператором вагонного парка, является заинтересованной стороной. И когда дело доходит до раздела доходов и расходов с другими операторами – а делается это через вагонную составляющую, – то МПС будет заинтересовано в ее систематическом занижении. Не мытьем, так катаньем. Вот поэтому нам нужна прозрачная, как модно сегодня говорить, вагонная составляющая – чтобы ее можно было однозначно рассчитать на основе признанной участниками перевозочного процес-

са методики. Пока этого нет – нет и добросовестной конкуренции.

– Важнейшим принципом, заложенным в новый прейскурант 10-01, его создатели считают неизменность величины тарифа при переходе на новую систему расчетов. Но насколько новый прейскурант изменил конкретные тарифы в перевозках металлургического комплекса? Нет ли тут скрытого повышения?

– Такие сравнительные расчеты старого и нового тарифов проводились. При этом бралась официальная программа МПС для расчета тарифа по новому прейскуранту, так что разночтения в методиках расчетов исключены в принципе. Результаты сравнивались со старыми тарифами. Подобные расчеты «Северстали», официально представленные руководству МПС на одном из совещаний еще летом, показывают, что среднее повышение тарифа при переходе на новый прейскурант составляет, по крайней мере для грузов и маршрутов «Северстали», около 7%. После введения нового тарифа повышение составило в среднем 3-3,5%. Таким образом, переход на новый прейскурант де-факто сопровождается заметным повышением тарифов. По крайней мере, для металлургов.

– В «Итоговом документе» последнего совещания в Лесном городке мы читаем, что тарифная политика МПС в последнее время была «непредсказуемой» и «немотивированной», а отношения между МПС, правительством и металлургическим бизнесом характеризуются как «отчужденные». Что вынуждает металлургов на такие жесткие формулировки?

– В последнее время часто говорят о социальной ответственности бизнеса. Если говорить о нас, то помимо двух с лишним миллионов работников самого металлургического комплекса металлургия кормит и правительство, и МПС, обеспечивая 25% физических объемов перевозок и 37% тарифных платежей МПС. По сути, наши тарифные платежи держат всю систему – не только МПС. Если учесть, что с этих платежей идут 12% в федеральные налоги и 8% – в местные, содержится соцкультбыт МПС, то заявления о том, что МПС «кредитовал промышленность» за счет «замораживания тарифов», никакой реальной почвы не имеют. А вот о том, что именно промышленность, во всяком случае металлургия, кредитует

МПС, не говорит никто. А между тем сравнение долей металлургии в физических объемах перевозок и в доходах МПС прямо указывает, кто тут заемщик, а кто спонсор.

– Таким образом, в тарифе МПС мы видим скрытую инвестиционную составляющую, которая навязывается потребителям monopolных услуг?

– ... И величина этой скрытой инвестиционной составляющей достигает, по нашим оценкам, 50% тарифа! В российском железнодорожном тарифе только половина идет на покрытие эксплуатационных расходов, а вторая половина – целых 50% – это инвестиции и нецелевые, с точки зрения пользователя, расходы. Такого нет ни в одной стране мира.

На совещании в Лесном городке мы официально передали наши расчеты, где видна эта скрытая инвестиционная составляющая, делегации МПС во главе с Х.Зябировым, которая на месте с ними ознакомилась и не высказала ни одного возражения.

Мы разложили тариф по элементам затрат, выделив эксплуатационные и инвестиционные составляющие, ничего общего с эксплуатацией не имеющие. Это, например, соцкультбыт, который ни в одной стране не содержится за счет железной дороги. Это и ведомственная медицина, тоже висящая на бюджете МПС и, соответственно, грузовладельцев. Что касается расходов на покрытие убытков пассажирских перевозок за счет грузового тарифа, а мы не отрицаем социальной необходимости их дотирования, то во всем мире планово-убыточные пассажирские перевозки финансируются за счет бюджета, а не грузовладельцев. Россия – единственная страна мира, где пассажирские перевозки не получают бюджетных дотаций.

Правда, в ходе создания РАО «РЖД» из имущества МПС выводится и соцкультбыт, и часть медицины, и ряд убыточных непрофильных предприятий. Регулярно говорится о прекращении перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых.

Но если это так – а это действительно так, то реформа МПС создает самые прямые предпосылки для снижения грузового тарифа по меньшей мере на 30-40%. Но МПС почему-то даже не упоминает о такой возможности. Более того, новый преискурант в принципе исключает саму возможность снижения тарифа за счет снижения себестоимости, которое неизбежно возникнет после вывода убыточного имущества МПС за рамки РАО «РЖД». Так куда же

пойдет эта сэкономленная половина тарифа? И в чем смысл реформы МПС, если полученная в ее ходе громадная экономия так и не достигнется потребителям услуг в виде снижения тарифов?

Словом, положения нашего документа о «непредсказуемости» и «немотивированности» тарифной политики МПС пока имеют под собой вполне реальную основу. К сожалению.

– Насколько я понял, для того, чтобы тариф был действительно мотивированным, нужна независимая от МПС и РАО «РЖД» инстанция, которая определяла бы реальное соотношение затрат на перевозки и тарифов. Но в чем же тогда смысл существования ФЭК?

– К сожалению, на сегодня ФЭК (Федеральная энергетическая комиссия) – это бездействующая, неэффективная структура, с которой не считается никто. Вся ее деятельность состоит в визировании подписи вице-премьера Христенко, который при своей загруженности не имеет реальной возможности плотно заниматься вопросами тарифной политики МПС и вынужден полагаться на мнение МПС, имеющее, похоже, монополию на соответствующую информацию. Но в вопросах тарифной политики МПС является заинтересованной стороной.

Помимо ФЭК есть и другие факторы, определяющие величину тарифа. Например, инфляционная индексация тарифов. Как известно, в последние годы наше правительство разрешает повышать тарифы на так называемую «инфляционную величину» в поступак, как обычно проводится индексация, а «авансом», с первого января, когда МПС индексирует тариф за год вперед – на 12,5%. Легко видеть – это элементарная арифметика – что за счет опережающей индексации МПС получает сумму вдвое большую, чем теряет на инфляции. При условии, что к концу года инфляция составит заявленные 12,5%. Вот вам еще 5% чистой прибыли, заложенной в тариф. В том числе и по новому преискуранту.

Во-вторых, инфляционное ожидание, с начала года и с запасом заложенное в такую базовую для всех отраслей статью расходов, как железнодорожный тариф, само становится действенным фактором инфляции.

Ведь что такое инфляция? Это самоускоряющийся процесс, когда каждый субъект экономики стремится заложить в цену своего товара не только повышение цен поставщиками, но и запас на ожидаемое повышение этих цен. А поскольку все

производственные цепочки в конечном счете замкнуты в циклы, в итоге мы получаем классическую систему с положительной обратной связью, склонную к разгону.

Итак, МПС закладывает в свою индексацию рост цен на товары и услуги, необходимые для эксплуатации: электроэнергию, дизельное топливо, рельсы, шпалы... Это правда, но это не вся правда. Ведь то, что я назвал – материальная часть затрат



МПС, составляет в конечном тарифе всего 18%. Остальная часть тарифа – зарплата, амортизация и так далее – к инфляционным процессам отношения не имеет. А правительство разрешает распространить индексацию цен на материальные ресурсы на весь тариф – не только на материальные ресурсы, составляющие, повторюсь, всего 18% от тарифа.

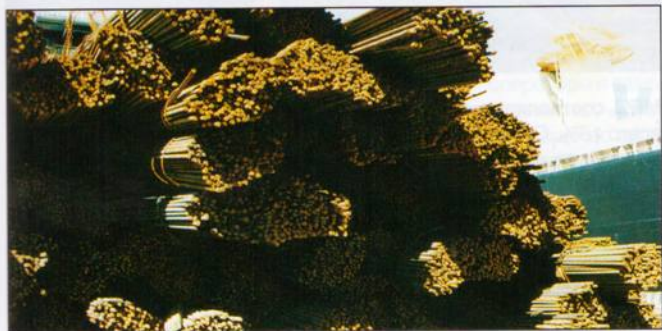
– Таким образом, после того как МПС уже с 1 января выставляет вам к оплате инфляционную надбавку, вы как потребитель услуг МПС вынуждены закладывать эту надбавку и в себестоимость и, соответственно, в цену уже своей продукции?

– Ни в одном государстве мира доля транспортных услуг в валовом продукте не составляет такой величины, как в России. И объясняется это не столько географическим фактором, поскольку львиная доля населения и перевозок сосредоточена в центре страны. Это объясняется теми далеко не географическими причинами, о которых мы с вами только что говорили. Все государства мира стремятся к тому, чтобы доля транспорта в валовом продукте была минимальной, поскольку это стимулирует производство и повышает конкурентоспособность национальной продукции на мировом рынке.

Давным-давно известно, что налоги выгоднее брать не с сырья и других базовых затрат, а с конечной продукции и услуг – то есть, образно говоря, не копать картошку сразу после посадки. А наши налоговики копают картошку уже с мая – уж больно им кушать хочется.

Более того, известно и то, что для того, чтобы собрать максимум налогов с конечной продукции, выгодно дотировать и льготировать перевозку сырьевых продуктов. И так делается практически везде, кроме России.

А мы, металлурги, вынуждены конкурировать на мировом рынке, перевозя по железным дорогам громадный тоннаж угля, кокса, руды – и по тарифам МПС. Например, руды мы перевозим 280 млн т, а платим за перевозку тонны руды практически столько, сколько за перевозку тонны конечной продукции. Таким образом, мы несем громадные дополнительные затраты, перевозя руду по удвоенному тарифу при среднем плече перевозок 1300 километров. А ведь стоимость конечного продукта растет в геометрической прогрессии от



стоимости первичных сырьевых ресурсов. Так нужно ли закладывать в железнодорожный тариф неспособность налоговой системы собрать налоги с конечной продукции, и прежде всего с торговли?

Понимая это, все развитые страны идут на дотирование добычи и перевозок сырья именно для того, чтобы потом собрать гораздо большую прибавку с конечной продукции. Дотируют в тарифы рубль, а в конечном счете кладут в казну десять. Такова общепринятая практика на Западе.

Российское МПС гордится тем, что обеспечивает 7% валового продукта. Но на самом деле рост доли транспортных услуг в ВВП – общепризнанный индикатор плохого состояния экономики. Ведь если промышленность остановится совсем, то доля транспортного тарифа в ВВП приблизится и к 100%. Транспортная инфраструктура имеет право гордиться только одним – снижением стоимости тонно-километра для потребителя услуг.

– Помнится, в средневековье, до начала промышленной революции, транспортная составляющая составляла львиную долю в цене товара, и купцы, являясь и экспедиторами, и, как правило, перевозчиками, брали наценку в

200 и более процентов с начальной цены товара...

– Это не совсем верная аналогия. Во-первых, купцы возили не сырье, а уже готовые товары с достаточно высокой стоимостью. Основой же средневековой экономики было натуральное хозяйство, на которое перевозки колониальных товаров и предметов роскоши особо не влияли. А во-вторых, есть громадная разница между перевозками в пределах государства или в пределах группы предприятий и транзитными перевозками.

Если тарифы на внутренние перевозки, особенно перевозки сырья и продукции первых переделов – в том числе наши уголь и руду, выгодно держать на минимуме, поскольку рост базовых затрат тормозит национальную экономику и снижает ее конкурентоспособность, то за транзит надо брать – посмотрите на прибалтов – по максимуму, лишь бы груз не ушел на другой маршрут. И если бы железнодорожники смогли получить хороший грузопоток из той же Кореи в Европу, то верхняя граница транзитного тарифа ограничится ценой морской перевозки. Логика в том, что уголь, руда, да и металл – это промежуточные продукты, а транзит – это продукт конечный, с которого и надо брать максимум прибыли.

– Выходит, равные тарифы на внутренние и транзитные перевозки невыгодны для экономики?

– Сегодня вопрос не стоит обсуждения – слишком малы объемы транзита. В советское время возили японские контейнеры по Транссибу в Европу и получали, если не ошибаюсь, около \$5 млрд. в год. Сегодня упали и объемы, и, самое печальное, тарифы на альтернативную морскую перевозку. Так что все достаточно непросто, хотя остается возможность заработать на корейском и китайском транзите, где нет морского плеча.

– Тогда вернемся к более острым и насущным проблемам. Насколько я понял, с мая одной из острых проблем стало безакцептное списание с грузовладельцев штрафов за простой вагонов на путях предприятий. Означает ли это, что МПС решило превратить штрафные санкции в один из основных источников доходов, а фактически – в надбавку к тарифу?

– Тут есть две стороны проблемы. Первая сторона – то, что списание безакцептное. Строго говоря, сама процедура безакцептного спи-

сания – нарушение основных принципов Гражданского кодекса и даже Конституции. На одной из последних встреч руководства Международного союза металлургов с первым заместителем министра путей сообщения Хасяном Зябировым этот вопрос стоял первым. Ответа на наш вопрос пока нет, но надеемся, что в ближайшее время будет.

Надо сказать, что такого рода санкции настолько выгодны для МПС, что добиться справедливости будет достаточно непросто. Ведь мало того, что списание безакцептное. Для того чтобы груз приняли к перевозке, сегодня необходимо зарезервировать на счете деньги, необходимые для оплаты пятидневного простоя при отгрузке – а это дополнительное омертвление и без того крайне дефицитного в России оборотного капитала.

Если же говорить о самом штрафе, то это свежая новация, внесенная МПС в новый Устав железнодорожного транспорта. В старом уставе такого штрафа нет – есть плата за вагоны. А сегодня оставлена и плата за вагоны, которая тоже повысилась. В сумме предприятия должны платить громадные деньги, которые, например, по липецкому комбинату составят полмиллиарда рублей за год.

Что касается размера штрафа, то он всегда был мерой, компенсирующей потери – в данном случае потери МПС, и поэтому должен быть соразмерен ущербу. В данном случае принцип соразмерности не соблюдается. Себестоимость вагоно-часа – даже без учета факторов, о которых мы говорили выше, на сегодня обходится МПС в четыре рубля шестьдесят пять копеек. Вагоно-час мы оплачиваем в любом случае, поскольку он входит в тариф. Если вагон находится на территории завода свыше двух часов – а эта цифра заведомо нереальна, то мы дополнительно оплачиваем простой. Если же вагон остается на наших путях свыше суток, а в технологическом плане это совершенно нормальный срок, то мы сверх этого платим и штраф.

В итоге вместо компенсации себестоимости вагоно-часа – 4,5 рубля, МПС получает сверхприбыль в среднем около 22 рублей за час. Очевидно, что такое положение, когда стоящий на наших путях вагон приносит гораздо больший доход, чем вагон идущий, просто провоцирует МПС на создание ситуаций, способствующих задержке подвижного состава на наших путях. И мы об этом всегда заявляли открыто.

И последнее. Железнодорожные тарифы должны быть не бичом и не тормозом, а стимулом для работы промышленности.

Незыблемость частной собственности в обмен на природную ренту?

В Центре международной торговли в Москве состоялось совместное заседание «Меркурий-клуба», Сенаторского клуба и клуба «Российский парламентарий» на тему «Отечественное предпринимательство и деятельность Федерального Собрания РФ: реалии и ожидания». Вел заседание председатель правления «Меркурий-клуба», президент Торгово-промышленной палаты РФ Евгений Примаков.

К обсуждению предлагались вопросы:

- Какие законы (дополнения, поправки к законам) следовало бы принять в интересах отечественного предпринимательства на осенней сессии?

- Следует ли узаконить практику парламентского лоббирования интересов бизнеса?

- Нужны ли законы о гарантиях вкладчикам, об этических нормах корпоративного поведения в процессе законодательного обеспечения интересов акционеров и сторон контактов?

- Пределы участия бизнеса в выборах и формировании парламентской политики в целом (сотрудничество и коррупция).

Евгений Примаков определил главную тему как «Сотрудничество российского предпринимательства с законодательной властью России». По его глубокому убеждению, от такого сотрудничества зависит успешное развитие реальной экономики России, решение социальных проблем, а в итоге – политическая стабильность в стране. *«И хотя в этой области сделано немало, о чем свидетельствуют принятые законы, все еще есть недостатки, в том числе серьезные», – заявил г-н Примаков.*

К таким недостаткам президент ТПП РФ отнес:

1. Слишком тесную привязку Госдумы к графику прохождения правительственных законопроектов. Никто не выступает против их заслушивания. Но представляется, что Госдума не может быть придатком правительственной законодательной программы. То есть депутатам следует вносить коррективы в график работы прежде всего исходя из потребностей общества. При этом законодателям должны осознавать, что предприниматели – слой в целом, а не отдельная группа олигархического толка, соизмеряют свои проблемы с интересами всего общества.

2. Госдума уделяет недостаточ-

ное внимание малому и среднему бизнесу. Пример: на рассмотрении Госдумы находится предложение, детально проработанное в клубе «Меркурий» и поддержанное депутатами разных политических взглядов, о передаче всех налогов, собираемых с малого бизнеса, региональным и муниципальным бюджетам – то есть туда, где концентрируются и решаются практически все проблемы малого бизнеса.

Эта законодательная инициатива прорабатывалась во всей системе торгово-промышленных палат страны. В поправке есть и другие важные положения, например, о пределе суммы налогов с малых предприятий, пересмотр критериев для отнесения предприятия к малому. Однако этот «голос бизнеса» до сих пор почему-то не услышан. Чего не скажешь о правительственных поправках. Г-н Примков считает, что это неправильно.

Другой пример. В государстве начинается административная реформа, предполагающая, в частности, передачу ряда полномочий и функций государственных органов организациям и объединениям предпринимателей. Но никакой разгрузки государства от излишних полномочий и функций не состоится, если их будет некому передать.

Президент ТПП РФ попросил обратить внимание на проекты федеральных законов «О саморегулируемых организациях», новую редакцию закона «О торгово-промышленных палатах», проект федерального закона «О внесении дополнений в Федеральный закон «О некоммерческих организациях».

Эти законопроекты давно внесены в Госдуму, но в ТПП РФ не знают, будет ли дан им ход и когда. *«Вот здесь сидит руководитель одной из самых крупных фракций в Думе – КПРФ, который тоже очень мало заботится о том, чтобы все это было внесено в повестку дня Государственной Думы. Я обращаюсь не только к руководителю этой*

фракции, но и ко всем другим», – посоветовал г-н Примаков.

ТПП РФ считает принципиально важным, чтобы Государственная Дума в оставшийся период ее полномочий рассмотрела и приняла, а Совет Федерации рассмотрел и одобрил проекты законов о создании системы административных судов. Очевидно, что создание в России полноценной системы административного судопроизводства должно повысить уровень защищенности каждого от произвола чиновников.

3. По мнению г-на Примакова, пресса подает тему лоббирования интересов бизнеса во властных структурах в основном в одиозном ключе, отождествляя лоббирование с коррупцией и взяточничеством. В самом обращении гражданина или предпринимателя в парламент, лоббировании в нем законными методами своих законных интересов ничего криминального нет.

Как свидетельствует мировой опыт, такая практика вполне совместима с принципами гражданского общества и правового государства. Другое дело, что в российской реальности открытое и законное лоббирование интересов порой подменяется закрытым и незаконным, и это часто становится темой журналистских расследований.

Такие публикации дискредитируют российскую власть, поэтому каждая из них должна быть предметом рассмотрения комиссии по депутатской этике. Этого, к сожалению, не делается.

Если факт коррупционного лоббирования подтверждается, с депутата должна быть снята депутатская неприкосновенность, а материалы переданы в прокуратуру. Если же выясняется, что сообщение не соответствует истине, газета обязана принести извинения и возместить моральный вред. Такова цивилизованная практика лоббизма, и России следует как можно скорее к ней переходить.

4. К сожалению, в рассмотрении законов подчас царит неоправданная спешка. Из процедуры рассмотрения, – г-н Примаков обратил на это особое внимание, – выпадают экспертиза и обсуждение проекта в субъектах Российской Федерации. В результате страдает и качество, и стабильность принимаемых законов.

Негативный пример – новый Уголовно-процессуальный кодекс РФ, который за год после его принятия претерпел уже две капитальные реконструкции, причем первую – еще до вступления в силу. Стоило ли торопиться голосовать, чтобы получить такой результат?



Евгений ПРИМАКОВ, президент Торгово-промышленной палаты РФ

Далее г-н Примаков остановился на вопросах, как он их обозначил, общего толка, которые смело можно назвать ключевыми для будущего страны:

«Законотворческая активность не может обойти такие жизненно важные проблемы сегодняшнего дня, как укрепление уверенности не только предпринимателей, но и всего общества в незыблемости права на собственность.»

Да, очень много нарушений да и преступлений было совершено в процессе приватизации в России. Однако это не может служить основанием для универсального пересмотра результатов приватизации. Нельзя забывать, что собственниками стали и сотни тысяч владельцев приватизированных квартир, дач, гаражей. Необходимы гарантии, хочу подчеркнуть – не словесные, а принятие обязывающего документа, – гарантии неприкосновенности законно приобретенной собственности.»

С учетом серьезных дыр в наших законах на момент приватизации крупной собственности следовало бы рассмотреть возможность поставить определенный срок (скажем, 1998 год), до которого запрещается пересматривать право на приобретенную собственность за исключением случаев совершения собственником уголовно наказуемых действий.»

Одновременно следовало бы, как представляется, решить в законодательном порядке вопрос о передаче всему обществу всей природной ренты, значительная часть которой ныне присваивается сырьевыми монополиями. Процент их чистой прибыли сейчас в среднем почти в два раза больше, чем у предпринимателей, занятых в обрабатывающей промышленности. Почти в два раза больше», – повторил президент ТПП РФ.

Затем началась дискуссия.

Заместитель председателя Государственной Думы **Георгий Боос** считает, что предпринимательский климат в стране улучшился. Укрепление правовой основы предпринимательской деятельности обеспечено принятием важнейших законов: Таможенного кодекса РФ, Закона «О техническом регулировании», II части Налогового кодекса, III части Гражданского кодекса, Кодекса внутреннего водного транспорта, Устава железных дорог и т.д.

С 35 до 24% снижен налог на прибыль. С 1 января 2004 года на 2 пункта снижен НДС. Введен единый социальный налог, имеющий реверсивный характер. Более четким стало налоговое администрирова-

ние: проверка раз в год и не более чем за три года. С другой стороны, Земельный кодекс пока реально не работает – оборота земли под промышленными предприятиями практически нет. А упрощенная система налогообложения, к сожалению, реально действует только для очень мелкого бизнеса.

Развитию малого бизнеса, по мнению г-на Бооса, мешают: во-первых, низкая платежеспособность населения и, как следствие, слабый потребительский рынок. Во-вторых, слабая инфраструктура.

По мнению г-на Бооса, политика профицитного бюджета не выдерживает никакой критики, от этого надо отходить, а меры, предусмотренные в расходной части бюджета для развития малого и среднего бизнеса, недостаточны.

«Так, например, на развитие малого бизнеса в бюджете-2003 было 100 млн. руб., что очень мало, а в проекте бюджета 2004 года указываются не расходы, а только лишь государственные гарантии. Сумма 3 млрд. руб. на всю страну, конечно, смехотворная», – заключил г-н Боос.»

Председатель Комитета Госдумы по бюджету и налогам **Александр Жуков** пожаловался, что правительство не слышит депутатов. Поездка по российским регионам убедила его, что оборот в 15 млн. руб. для определения малого предприятия очень мал. Это надо менять уже на нынешней сессии. Помимо госгарантий в Федеральном бюджете необходимо восстановить строку по поддержке малого бизнеса.

Да, со следующего года отменен налог с продаж. Да, с 20 до 18% уменьшен НДС. Но этого ли хотели предприниматели, как заверяет правительство? Бизнес просил снизить единый налог, но это пока игнорируется.

Главным тормозом развития малого и среднего бизнеса, по мнению г-на Жукова, почти повсеместно является «удушающее внимание местной власти»: бесчисленные проверки, нежелание предоставлять помещения и землю в аренду.

На заседании также выступили: лидер фракции КПРФ **Геннадий Зюганов**, президент ТПП Ростовской области **Николай Присяжнюк**, председатель Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике **Иван Стариков**, губернатор Рязанской области **Вячеслав Любимов**, президент ОАО «Ростекстиль» **Борис Фомин** и другие.

Марина Охримовская,
наш спец. корр.

500 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ В ПОМОЩЬ ПЕНСИОНЕРАМ

За девять месяцев 2003 года Негосударственный пенсионный фонд «Благосостояние» оказал материальную помощь пенсионерам железнодорожного транспорта на сумму более 495 млн. рублей.

В 1999 году Министерством путей сообщения Российской Федерации было принято решение о создании отраслевой пенсионной системы. На расширенном заседании коллегии МПС РФ в марте 2000 года было одобрено Положение о Негосударственном пенсионном фонде «Благосостояние» как уполномоченной организации. Фонд существенно повышает уровень социальной защищенности работников и ветеранов железнодорожного транспорта.

Имущество фонда оценивается в 3,5 миллиарда рублей. По числу обслуживаемых пенсионеров «Благосостояние» вышло на второе место в стране после Пенсионного фонда России.

В настоящее время отраслевая пенсионная система МПС России охватывает более 1,3 млн. человек. Ежемесячно фонд выплачивает отраслевые пенсии почти 50-тыс. пенсионерам-железнодорожникам. Отраслевая пенсия из НПФ «Благосостояние» является существенной прибавкой. Ее размер составляет в среднем около 1100 рублей. При этом – для сравнения – средний размер пенсий, которые выплачиваются всеми негосударственными пенсионными фондами, составляют 640 рублей.

За время существования фонда на всех железных дорогах России было создано 18 филиалов. Таким образом, деятельность фонда «Благосостояние» охватывает 79 субъектов Российской Федерации.

Железнодорожникам, ушедшим на пенсию до конца 2002 года, отраслевая пенсия назначается и выплачивается исключительно за счет средств министерства, без внесения взносов в свою пользу. Тем, кто уходит на пенсию в 2003 году, достаточно сделать один-два взноса, чтобы получать отраслевую пенсию пожизненно.



Ванино – транзитный порт

Крупнейшей станцией Ванинско-Советскогаванского транспортного узла, обслуживающей потребности порта Ванино, является станция Ванино Комсомольского отделения Дальневосточной железной дороги (ДВЖД). Непосредственно порт обслуживается тремя железнодорожными терминалами станции Ванино.

Однопутный участок железной дороги Комсомольск – Ванино протяженностью 430 км оборудован диспетчерской централизацией системы «ТРАКТ», позволяющей обеспечить пропускную способность 14 пар поездов в сутки с весом каждого поезда 3600 тонн брутто (или более 12,5 млн. тонн грузов в год как в прямом, так и в обратном направлении). В настоящее время график движения поездов составляет 8 пар в сутки, т.е. 60% провозной способности.

Станция Ванино предназначена для переработки перевалочных грузов прямого сообщения, прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения (ПСЖВС) Сахалинского, Магаданского и Камчатского направлений, экспортных и импортных грузов и имеет перерабатывающую способность приемо-отправочных путей и сортировочных устройств на 18 пар поездов (200 000 вагонов в год).

Тоннель Кузнецовский расположенный на 199 км длиной 413,3 м позволяет пропускать поезда со следующими видами негабаритности:

- нижней – 1 – 6-й степени;
- боковой – 1 – 5-й степени;
- верхней – 1 – 3-й степени.

Техническая характеристика железнодорожного узла Ванино (станции Ванино):

- парк «Токи»:
 - погрузо-разгрузочных путей – 25 (местимость 570 вагонов), размер одновременной подачи 280 вагонов;
 - приемо-отправочных путей – 8 (местимость 320 вагонов);
- парк «Порт»:
 - приемо-отправочных путей – 6 (местимость 340 вагонов);
 - сортировочных путей – 20 (местимость 1140 вагонов);

– парк «Новый район»:

- приемо-отправочных путей – 12 (местимость 470 вагонов);
- погрузо-разгрузочных – 8 (местимость 320 вагонов), размер одновременной подачи 130 вагонов;
- два паромных парка – 8 путей (местимость 148 вагонов).

В качестве дополнительных железнодорожных мощностей необходимо отметить наличие накопителя «Малое Ванино» с западной стороны порта, используемого в настоящее время для отстоя вагонов, станцию Совгавань-Сортировочная (удаление от порта Ванино около 7 км по железной и автодороге) с терминалом по выгрузке контейнеров.

Комсомольское отделение ДВЖД имеет возможность пропуска дополнительных объемов перевозок на данном участке до морского порта Ванино.

Станция Комсомольск является точкой пересечения двух железнодорожных магистралей: Транссибирской и Байкало-Амурской, что подчеркивает выгодное расположение порта Ванино как транзитного порта.

Предоставляемые услуги

В пределах отведенной ему территории и акватории АО «Ванинский морской торговый порт» предоставляет полный комплекс транспортно-экспедиторских услуг по перегрузке внешнеторговых и внутригосударственных грузов:

- погрузочно-разгрузочные работы и услуги (погрузка, разгрузка грузов на/из судов, вагонов, автомашин, штивка, сепарирование, крепление, раскрепление грузов, сухая зачистка грузовых помещений, складов, причалов от остатков грузов);
- документальный прием и учет движения грузов на складах порта;

Кратчайшие расстояния от портов по железной дороге до отдельных железнодорожных станций, км

Наименование ж.д. станции	Комсомольск-на-Амуре	Хабаровск	Тайшет	Нерюнгри	Лужайка	Брест
Ванино (по БАМу)	467	885	4401	2148	9233	9793
Владивосток	1150	765	4789	2449	9621	10181
Находка	1294	910	4933	2593	9765	10325
Восточный	1300	917	4941	2600	9770	10333

Морские расстояния между отдельными портами, мили/км

Порты	Ниигата	Иокогама	Сизтл (пролив Лаперуза)	Сизтл (Сангарский пролив)	Гонконг
Ванино	677/1254	1038/1922	4065/7538	4431/8206	2108/3904
Находка – Восточный	405/750	906/1677	4298/7960	4299/7962	1620/3000
Владивосток	453/888	951/1761	4349/8054	4344/8045	1639/3035

Кратчайшие расстояния перевозки грузов в морском-железнодорожном сообщении, км

(Тайшет взят как точка соединения БАМа и Транссиба, после которой расстояние перевозки грузов на Запад от всех дальневосточных портов одинаковое)

Направления	Расстояния	Направления	Расстояния
Сизтл – Ванино – Тайшет	11929	Ниигата – Ванино – Тайшет	5654
Сизтл – Восточный – Тайшет	12893	Ниигата – Восточный – Тайшет	5683
Сизтл – Владивосток – Тайшет	12843	Ниигата – Владивосток – Тайшет	5627
Иокогама – Ванино – Тайшет	6323	Гонконг – Ванино – Тайшет	8305
Иокогама – Восточный – Тайшет	6610	Гонконг – Восточный – Тайшет	7933
Иокогама – Владивосток – Тайшет	6550	Гонконг – Владивосток – Тайшет	7824





- хранение грузов на открытых и закрытых складских площадях порта;
- хранение экспортно-импортных и транзитных грузов на таможенных складах временного хранения;
- складские операции с грузами;
- транспортно-экспедиторское обслуживание;
- оформление транспортных и товаросопроводительных документов на грузы;
- швартовные операции буксирами портового флота;
- региональную перевозку грузов портовым транспортным флотом;
- водоснабжение пресной водой судов у причала и на рейде;
- предоставление отстойных причалов для судов;
- прием и доставку грузов и контейнеров со станций железных дорог и аэровокзалов, переадресовку, комплектацию грузов;
- взвешивание и обмер грузов;
- дополнительные операции с грузами по заявкам клиентов (подгруппировка, выбраковка, маркировка, пакетирование грузов, изготовление специальных приспособлений для крепления грузов и т.д.);
- сдачу в аренду административных и других помещений, открытых складских площадок и технических средств;
- предоставление услуг таможенного брокера (декларирование экспортных, импортных и транзитных грузов).

ОАО «Ванинский морской торговый порт», будучи собственником всех технических средств (кранов, автопогрузчиков и т.д.), закрытых и открытых складов, производственных и других зданий, расположенных на территории порта и имея в своем штате высококвалифицированный персонал инженерно-технических работников, докеров, стивидоров, складских работников, обеспечивает полный контроль за прохождением грузов в порту и несет ответственность за качество всех технологических операций и сохранность грузов с момента их приема и до момента отправки.

Географические преимущества порта

Основное географическое преимущество порта Ванино – наименьшее удаление по железной дороге до центральной части России, а по морскому пути – до Северо-Американского континента, а также кратчайшее расстояние до всех без исключения сахалинских портов.

Максимальный достигнутый грузооборот порта – 10,5 млн. тонн. На сегодня резерв пропускной способности действующих мощностей составляет не менее 30% по универсальным причалам (2-2,5 млн. тонн сухих грузов ежегодно) и 70% по железнодорожной паромной переправе Ванино – Холмск (2,5-3 млн. тонн грузов в вагонах). Незначительные инвестиции позволяют в сжатые сроки увеличить грузооборот в 2,5-3,0 раза до уровня пропускной способности железной дороги. Разработанная генеральная схема развития узла с учетом железнодорожных подходов и порта на прилегающих участках побережья и акватории рассчитана на увеличение годового грузооборота транспортно-узла как минимум до 30-40 млн. тонн.

Одно из преимуществ порта Ванино в том, что он, находясь в зоне умеренного климата, имеет погодные условия, благоприятствующие длительному открытому хранению грузов (лес, техника, оборудование и т.д.). Среднегодовая температура воздуха +1-2°, среднемесячная температура от -15° в январе до +16° в августе, среднегодовое количество осадков 782 мм.

Экологическая программа

Основой природоохранной деятельности на железнодорожном транспорте являются отраслевые экологические программы (1-я программа на 1995 г., 2-я – на 1996-2000 гг., 3-я – на 2001-2005 гг.). Главной целью действующей в настоящее время экологической программы является повышение экологической безопасности отрасли, дальнейшее снижение негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду, уменьшение потребления природных ресурсов.

В результате реализации природоохранных мероприятий за 6 месяцев текущего года уменьшилось негативное воздействие на окружающую среду: выброс вредных веществ в атмосферный воздух снизился на 1,4 тыс. тонн; сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты кратился на 389 тыс. куб. м, использовано и обезврежено 900 тонн отходов производства и потребления.

Российскими железными дорогами выполняются 81% грузооборота (без трубопроводного) и 40% сажирооборота транспортной системы страны. Этом 85% грузов и 80% пассажиров перевозит электрической тягой. При этом природоохранная работа в железнодорожной отрасли рассматривается как одна из важнейших. В принятом 10 января 2003 года Федеральном законе Российской Федерации «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» одной из главных функций отрасли определяется обеспечение экологической безопасности.



В соответствии с данной программой в 2003 г. предусматривается снизить выбросы вредных веществ в атмосферный воздух на 3,2 тыс. тонн, сократить сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты на 2,1 млн. куб. м, использовать и обезвредить 37,9 тыс. тонн отходов производства и потребления.

В области охраны атмосферного воздуха ведется работа по переводу котельных на более экологически чистые виды топлива, повышению эффективности сжигания топлива, внедрению электроотопления, реконструкции действующего и внедрению нового пылегазоулавливающего оборудования.

В области рационального использования и охраны водных ресурсов внедряются ресурсосберегающие технологии, осуществляется модернизация существующих и строительство новых канализационных очистных сооружений.

В области обращения с отходами производства и потребления ведется внедрение технологий по использованию и обезвреживанию отходов.

Основной объем выполнения природоохранных мероприятий предусмотрен на III и IV кварталы текущего года.



ПОРТ ВАНИНО

ПОРТ ВАНИНО – ПОРТ БАМА И ТРАНССИБА

- глубоководный универсальный порт с круглогодичной навигацией
- главный перевалочный пункт грузов Дальневосточного Севера
- кратчайшее сухопутное расстояние Восток-Запад
- мощность терминалов – 12 млн. тонн грузов в год
- выход на 2 железнодорожные магистрали

Россия 682860, Хабаровский край,
пгт. Ванино, ул. Железнодорожная, 1.
ОАО «Ванинский морской торговый порт».
Тел.: (421-37) 5-09-23, факс: 2-19-85.
Электронная почта: market@vcsp.ru, vanino.port@gin.ru
Интернет: www.vcsp.ru, www.ceebd.co.uk/ceebd/vcsp1.htm
Генеральный директор Шенгелия Аполлон Михайлович.



VANINO PORT – PORT OF BAIKAL-AMUR and TRANS-SIBERIAN RAILROADS

- universal deep-water port with all-the-year-round navigation
- basic transshipment point for the cargoes for Far Eastern North
- the shortest land rout East - West
- the capacity of terminals - 12 million tons of cargoes annually
- way out to 2 rail roads



JSC «Vanino commercial sea port». 1, Zheleznodorozhnaya
St., Vanino, Khabarovsk region, Russia, 682860.
Phone: +7 421 37 5 09 23, fax: +7 421 37 2 19 85.
E-mail: market@vcsp.ru, vanino.port@gin.ru
Internet: www.vcsp.ru, www.ceebd.co.uk/ceebd/vcsp1.htm
General Director Apollon M. Shengeliya.

журнал российских



железных дорог

МАГИСТРАЛЬ XXI ВЕК

Цель издания – информационное обеспечение деятельности российских железных дорог в эпоху непростых реформ.

Журнал «Магистраль – XXI век» распространяется по подписке и адресной рассылке.

Журнал получают:

Администрация Президента РФ,
Полномочные представители Президента в федеральных округах,
Совет Федерации Федерального Собрания РФ,
Государственная Дума Федерального Собрания РФ,
Аппарат Правительства РФ,
Совет Безопасности РФ,
Высший Арбитражный Суд РФ,
Государственные комитеты РФ,
Федеральные службы РФ,
Счетная палата РФ,
Администрации Субъектов РФ,
Законодательное собрание субъектов РФ.

Адрес редакции:

103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.
Тел./факс (095) 927-86-68, тел. (095) 921-30-04, 927-89-39
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru
<http://www.morvesti.ru/magistral/>

Отдел рекламы – (095) 927-86-68, 927-83-36

Служба подписки – (095) 927-89-39

Служба маркетинга и общественных связей – (095) 921-30-04

Подписка

на I полугодие 2004 года:

Россия – 495 руб.

Подписной индекс в каталоге “Роспечать” на 2004 г.:

для России – 82517,

для СНГ – 82518,

годовой для России – 82519.