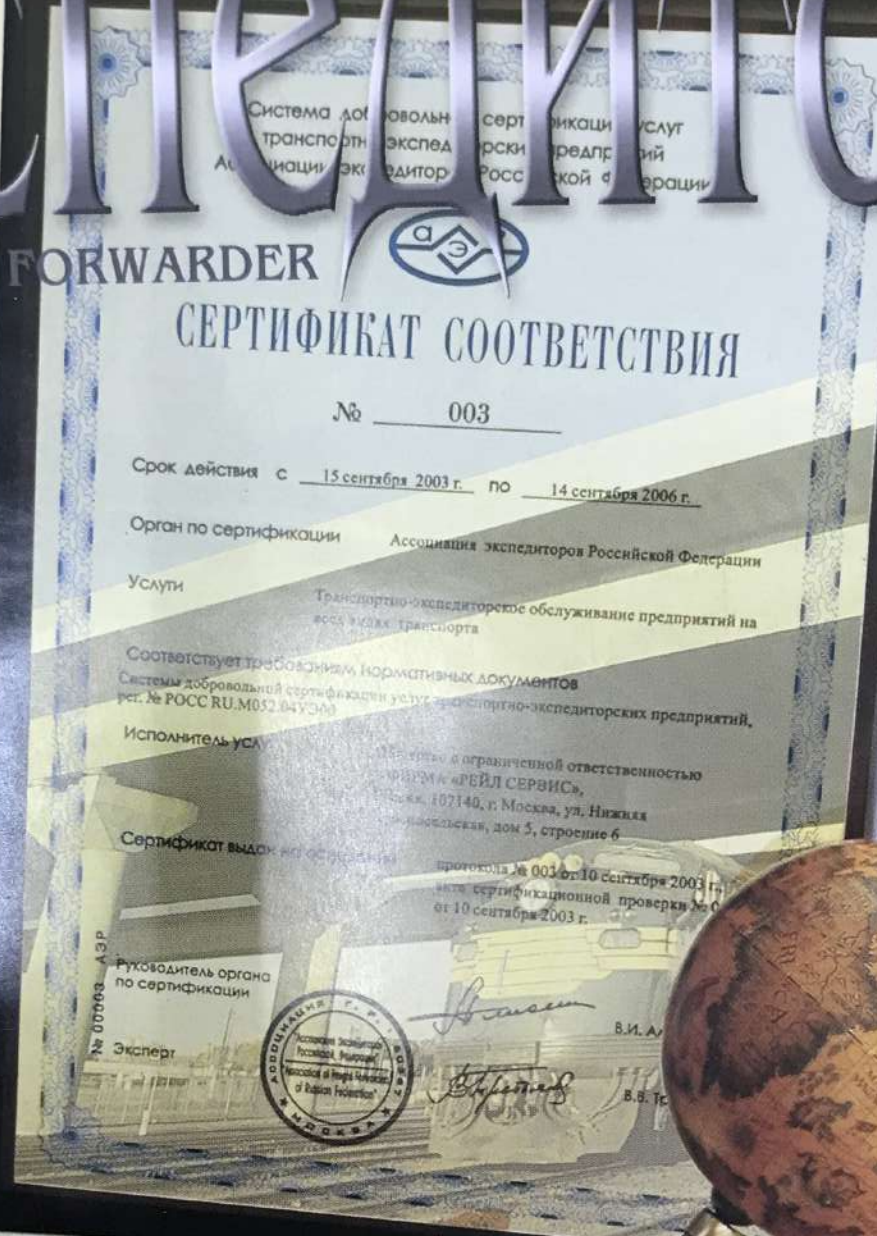


# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР



INTERNATIONAL FORWARDER



## РейлСервис

Мы эффективно работали вчера,  
Стабильно работаем сегодня и  
Будем Вашим надежным партнером завтра!

№ 2, 2004 (37)

# ВСЕМИРНЫЙ КОНГРЕСС ФИАТА



2005 Москва

11-15

*Сентября*

ПРОВОДИТ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПРАВИТЕЛЬСТВА ГОРОДА  
МОСКВЫ И ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ РОССИИ





**СОТРУДНИКАМ АССОЦИАЦИИ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

**Уважаемые коллеги!**

Искренне поздравляем вас с юбилеем – 30-летием со дня образования АСМАП.

За минувшие три десятилетия ваша ассоциация превратилась из малочисленной организации, предпринимавшей в далекие 70-е годы первые шаги по освоению международного рынка автомобильных перевозок, в мощное сообщество российских международных автомобильных перевозчиков, играющее существенную роль во внешнеторговой сфере экономики страны.

Достижению успехов способствовала кропотливая и целенаправленная работа по созданию и сплочению коллектива единомышленников и специалистов высочайшего уровня, обеспечивающих успешную конкуренцию российских автоперевозчиков с европейскими и азиатскими автомобилистами. Такая работа постоянно проводится руководством ассоциации, возглавляемым настоящим профессионалом своего дела президентом **Юрием Сергеевичем Сухиным**.

Приятно сознавать, что наши две ассоциации уже долгие годы тесно взаимодействуют и оказывают друг другу конкретную и эффективную помощь. Уверены, что такое сотрудничество будет развиваться и в дальнейшем.

В день юбилея искренне желаем вам, уважаемые коллеги, дальнейших успехов в нелегкой и ответственной работе во благо нашего общего дела, доброго здоровья, счастья и благополучия в жизни.

**Валерий АЛИСЕЙЧИК,**  
президент Ассоциации экспедиторов  
России

# ВНОМЕРЕ:

Общее собрание АЭР  
Время работать по правилам  
цивилизованного рынка **2**

Интеграция  
Проблемы гармонизации  
транспортных стратегий РФ и ЕС **19**

Автоперевозки  
Дороги России — будущее  
экономики **30**

Транспорт России  
Стратегия надежных направлений **34**

Транспорт и связь  
Развитие информационных  
технологий – эффективность  
управления перевозками **38**

Стратегическое партнерство  
Есть принципиальное соглашение **41**

Новости транспорта  
3 млрд. рублей в  
техпервооружение НЭВЗ **42**

Пресс-конференция  
АСМАП: 30 лет в строю **46**

Инвестиции  
ОАО «РЖД» может вложить  
30 млрд. рублей в развитие  
инфраструктуры на границе  
с Китаем **49**

Экономический форум  
Евразия начинается с транспорта **51**



14 апреля Ассоциация экспедиторов России провела в Москве общее собрание своих членов.

В повестке дня:

- Вручение слушателям ЦПК АЭР дипломов ФИАТА
- Вручение Сертификата соответствия фирме «РейлСервис»
- О приеме в члены ассоциации и об исключении
- Отчет о работе за 2003 год и план на 2004 год
- Об исполнении сметы финансово-хозяйственной деятельности за 2003 год и проект сметы на 2004 год
- О внесении изменений в устав ассоциации
- Отчет ревизионной комиссии о результатах проверки
- Разное

В собрании приняли участие заместитель председателя ГК Леонид Лозбенко, заместитель министра транспорта Чингиз Измайлов, вице-президент ОАО «РЖД» Анна Белова, президент Ассоциации международных автоперевозчиков Юрий Сухин, президент Союза транспортников России Виталий Ефимов, президент Ассоциации судовых компаний Николай Смирнов, председатель КТС СНГ Евгений Казанцев, представители министерств и ведомств, руководители транспортных и экспедиторских компаний и др. Вел заседание президент Ассоциации экспедиторов России Валерий Алисейчик.

# Время работать

## по правилам цивилизованного рынка

Говоря о работе ассоциации в прошлом году, надо отметить прирост ее членов. На сегодня у нас 210 членов и 7 представительств. Стоит отметить – 37 членов нашей ассоциации имеют собственные транспортные средства, всего 59 тысяч единиц. И это не только железнодорожный подвижной состав, это большегрузные автомобили (порядка 2 тысяч единиц), суда. И это цифры без учета парка, который имеет в своем распоряжении «ТрансКонтейнер» ОАО «РЖД», недавно вступивший в ассоциацию.

В связи с этим возникает вопрос о взаимодействии с нашими коллегами – операторскими компаниями. Акцентирую на этом внимание потому, что к нам обратилось Министерство экономического развития и торговли с просьбой прокомментировать предложения, которые подготовили операторские компании по оформлению их в законодательном порядке.

Мы сейчас в трудном положении: с одной стороны, должны помочь нашим коллегам законодательно оформиться, а с другой, если использовать опыт Запада, то экспедиторские компании, такие как Шенкер, Кюн и Нагель, Панальпина и другие, имеют в своем распоряжении подвижной состав – суда, самолеты, автомобили, и все их действия регулируются экспедиторскими законами и правилами.

Мы проведем ряд консультаций в ближайшее время и определимся со своей позицией.

Валерий АЛИСЕЙЧИК,  
президент АЭР



### Мы должны добиться, чтобы нас уважали

Следующий вопрос, которым мы много занимались, это принятие закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Тактика, которую мы избрали, оказалась правильной – мы подготовили короткий компактный закон и к нему обширные правила по транспортно-экспедиционной деятельности. Закон прошел и уже действует. За последние 5 лет, помимо пакета законов о реформе железнодорожного транспорта, это единственный закон в сфере транспорта, который был принят.

Теперь можно констатировать, что отрасль оформлена в законодательном порядке. Закончилась также работа по подготовке правил экспедиторской деятельности, где были учтены все возможные замечания. Этот документ согласо-

ван практически со всеми ведомствами, и в ближайшее время должен поступить на рассмотрение в правительство.

Начата работа по проведению сертификации транспортно-экспедиционных предприятий. Недавно изданный ассоциацией справочник «Экспедиторы России» как раз начинается со списка компаний, которые прошли такую сертификацию.

Конечно, сертификация дело добровольное, но обратите внимание – каждый год из числа своих членов мы исключаем по 14-15 экспедиторских компаний. О чем это говорит? Несмотря на все требования и рекомендации предъявляемые к вступающим в ассоциацию, мы допускаем просчеты. Это сказывается и на общем имидже отрасли, а если мы хотим зайти

мать достойное место, то должны тщательно следить за составом наших членов, которые должны отвечать тем требованиям, которые приняты в мировой практике.

Мы и в разработке закона, и в разработке правил руководствуемся практически теми же нормативами и требованиями, которые предъявляет Международная федерация экспедиторских ассоциаций, и стараемся готовить документы так, чтобы не было разночтений.

Продолжалась работа по повышению квалификации наших молодых экспедиторских кадров. Сегодня на собрании получили дипломы ФИАТА представители более 15 компаний, прошедших обучение в ЦПК АЭР.

Были проведены некоторые кадровые изменения. По состоянию здоровья **Валентин Николаевич Балалаев**, который долгие годы исполнял обязанности директора ассоциации, покинул свой пост. Я хотел бы его поблагодарить за тот вклад, который он внес в развитие Ассоциации экспедиторов России. Сейчас Валентин Николаевич на должности советника продолжает трудиться в ассоциации.

Директором ассоциации назначен **Юрий Владимирович Ситков**. Это человек грамотный, владеющий английским и итальянским языками, что также немаловажно.

Кроме того, по рекомендации Минтранса на вакантную должность вице-президента, которую мы с вами в прошлом году закрепили для конгресса 2005 года, назначен **Сергей Валентинович Желаннов**, президент Евроазиатского транспортного союза, учитывая тот опыт, который он имеет по проведению таких масштабных мероприятий в России.

Кроме того, мы вынуждены были принять секретаря. Вот этим и ограничились наши кадровые изменения.

По составу Совета ассоциации: г-н **Шейко** обратился с просьбой освободить его от обязанностей, наши питерские товарищи рекомендовали нам своего представителя в Совет ассоциации. Совет ассоциации также рекомендует ввести в свой состав **Петра Васильевича Баскакова**, директора «Транс-

Контейнера» ОАО «РЖД», с тем, чтобы нам укрепить железнодорожную составляющую.

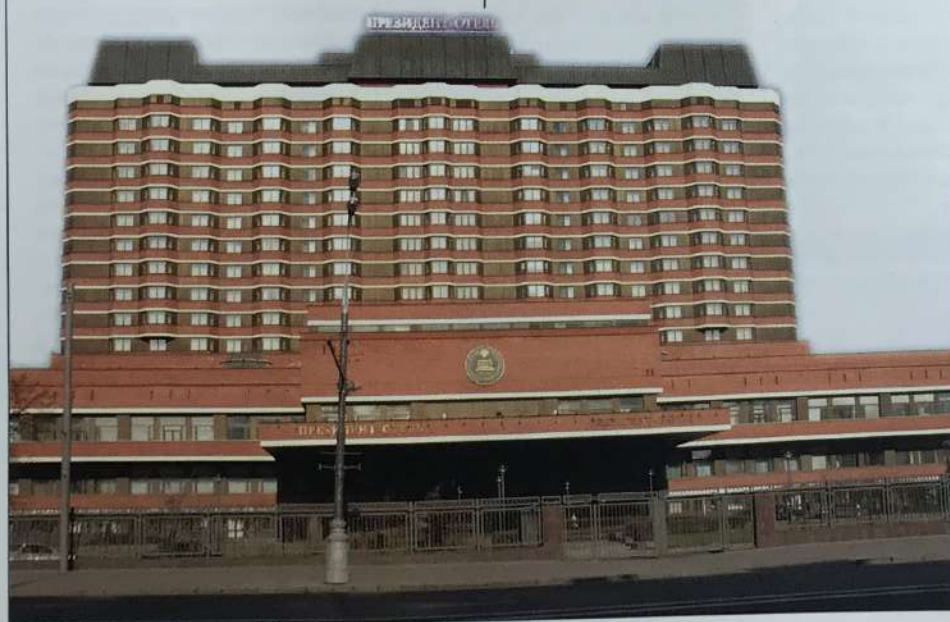
### ЗАДАЧИ НА 2004 ГОД

**Главная задача** — добиться такого положения, чтобы нас слушали. Не случайно в президиуме нашего собрания руководители ведущих транспортных союзов и ассоциаций России — чтобы пожелания, рекомендации, которые профессиональные союзы, ассоциации выдвигают для нашего государственного аппарата, исполнялись. В последнее время процесс пошел в правильном направлении и, думаю, административная реформа нам поможет решать эти вопросы.

**Второй вопрос** — документы ФИАТА. Мы будем планомерно продолжать работу по интеграции экспедиторских документов, которые сегодня являются руководящими для всего мира, в российскую практику. В прошлом году решить вопрос по документам ФИАТА не удалось, и это для нас остается первостепенной задачей на 2004 год.

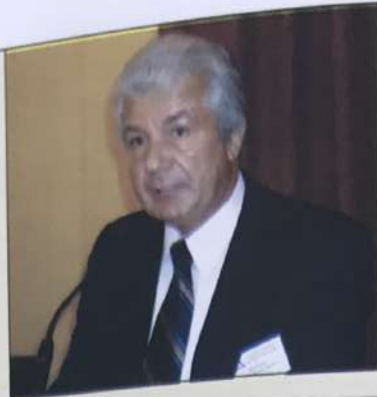
Кроме того, нам нужно больше участвовать в работе международных комитетов ФИАТА. У нас есть такая возможность. К нам постоянно обращаются с просьбой делегировать одного-двух человек в международные комитеты ФИАТА. Ещё раз прошу руководителей компаний посмотреть требования, которые предъявляются к кандидатам. Их фактически два: профессиональная подготовка и знание английского языка. Если такие люди есть, то дайте нам, пожалуйста, эти кандидатуры — нам очень важно обозначить присутствие России в этих организациях.

**И последнее.** Нам нужно работать над повышением уровня экспедитора. Это вопрос, который имеет большое значение. Если хотим, чтобы с нами считались и уважали, мы должны разделять ответственность с перевозчиками, с государственными организациями. Тогда слово «экспедитор» и профессия экспедитора будут звучать сильно и более значимо.



Сергей ЖЕЛАННОВ,  
вице-президент АЭР

## Навстречу конгрессу ФИАТА-2005



АЭР на протяжении долгого периода является полноправным членом ФИАТА, президент ассоциации В.И. Алисейчик уже более 20 лет ее вице-президент. Это накладывает на нас дополнительную ответственность по сотрудничеству с секретариатом ФИАТА.

Членами ФИАТА являются национальные ассоциации экспедиторов более чем 140 стран мира, это мощная организация, и до 1989 года ФИАТА проводила свои конгрессы один раз в два года. Начиная с 1989 года такие конгрессы проводятся ежегодно, каждый раз в новой стране, и завоевать право проведения конгресса ФИАТА в своей стране — очень почетно. Это не просто какое-то назначение со стороны секретариата, это тендер с достаточно жесткими условиями. В 2003 году дирекция АЭР с одобрения ассоциации, подготовила материалы для тендера на проведение конгресса 2005 года и выиграла его. Буквально в сентябре следующего года этот конгресс состоится в Москве. Этому мероприятию большое внимание уделяет государство. Уже в 2003 году совместно с Минтрансом подготовили и выпустили распоряжение Правительства России о проведении конгресса, плотно работаем с правительством Москвы. Это мероприятие крупное даже по масштабам нашей столицы — ожидается до 1200 гостей и, естественно, нам понадобится помощь.

Совместно с Министерством транспорта и связи завершается формирование организационного комитета. Фактически такой оргкомитет был уже сформирован, но в связи с административной рефор-

мой пришлось приостановить эту работу. Сейчас состоятся назначения руководителей основных министерств, и только после этого мы можем завершить организационную часть.

Вместе с тем мы приняли окончательное решение о месте проведения конгресса — это Центр международной торговли (ЦМТ) на Красной Пресне. Он отвечает всем требованиям секретариата ФИАТА по проведению подобных мероприятий.

Единственное мероприятие, которое выйдет за пределы ЦМТ, — это заключительный гала-банкет. По требованиям секретариата банкет должен быть организован с рассадкой за столами. Мы долго подбирали помещение, где это можно было бы провести. И в конечном итоге остановились на Государственном Кремлевском дворце. Согласие на проведение получено от Управления делами Президента, провели переговоры с руководством этого помещения. Фактически все технические вопросы уже решены, осталось доработать некоторые детали.

Организационная часть сделана. С точки зрения размещения гостей проведена также большая работа. Уже подписаны договоры с рядом гостиниц. На сегодняшний день готовы разместить около 750 гостей. Осталось договориться еще примерно о 300-400 гостей. Есть пожелание со стороны секретариата ФИАТА относительно стоимости проживания гостей. Вы знаете, Москва достаточно дорогой город. Стоимость проживания в среднем около 240 долларов. Секретариат просил найти гостиницы несколько дешевле. Мы сейчас ведем переговоры с администрацией гостиницы «Россия» и правительством Москвы с тем, чтобы получить там 300-400 мест в

сентябре следующего года. Цена там значительно ниже, хотя на данный момент гостиница отремонтирована, более 1000 номеров приведены в порядок, они соответствуют основным требованиям.

В рамках конгресса ФИАТА будет организована выставка. Я говорю всем экспедиторам, вы можете принять участие, и считаю, что должны принять участие в выставке. Мы ведем переговоры с организаторами выставки и в ближайшее время дадим информацию об условиях проведения этой выставки. Кстати, в ней имеют право принять участие и иностранные представители — члены ФИАТА. Этой работой тоже занимаемся. Подготовлены соответствующие рекламные материалы, в том числе и буклет. Сформирована программа проведения этого мероприятия, единственное, что задерживает нас в окончании программы, — это та же административная реформа. Осталось уточнить спикеров по темам проведения конгресса. Как только закончится административная реформа и состоятся основные назначения, мы закончим работу над программой и сдадим её в секретариат ФИАТА.

Месяц назад делегация ассоциации приняла участие в очередном совещании в Цюрихе по проведению этого мероприятия, и секретариат ФИАТА полностью одобрил проделанную нами работу.

И ещё момент: мы заканчиваем подготовку рекламного ролика об ассоциации, о Москве, о России, таковы требования секретариата ФИАТА. Этот ролик мы отвезем на конгресс ФИАТА, который состоится в сентябре текущего года в ЮАР, в курортном местечке Сан-Сити, и формальную часть, если

угодно, мы завершим.

Также предстоит большая работа по организации культурной программы для участников и гостей конгресса ФИАТА. Много будет работы с транспортным обслуживанием мероприятия. Мы к этому готовы, проводим предварительные переговоры, пока времени ещё больше года. Но мы к этому готовы, и понимание того, как это нужно делать, у нас есть. И мы справимся с этим мероприятием.

И немного о грустном. Проведение такого масштабного мероприятия требует денег. Мы сейчас плотно работаем со спонсорами, которые помогают нам собирать средства для проведения этого мероприятия. Часть средств мы уже собрали, но пока немного, их хватает лишь для проведения подготовительных мероприятий. Основную массу средств нужно собрать в ближайшее время. В связи с этим мы хотим обратиться к членам АЭР с просьбой об оказании помощи в проведении этого мероприятия. Валерий Иванович говорил о проведении работы по повышению имиджа ассоциации. Вот это как раз работает на имидж ассоциации. У нас есть что обсудить сейчас по этому вопросу. Для того чтобы нормально профинансировать конгресс ФИАТА следующего года, мы выходим к вам с предложением об увеличении в 2 раза на 2005 год взносов для членов ассоциации. Это одновременная необходимость, которая позволит нам собрать чуть более 50% средств, необходимых для проведения этого мероприятия. Естественно, мы продолжим работу со спонсорами с тем, чтобы добрать необходимые средства. Это такая вынужденная мера, прошу относиться к этому с пониманием. Это не столько мероприятие нашей ассоциации, сколько общегосударственное, поэтому здесь, очевидно, нужно пойти навстречу и организовать это мероприятие так, чтобы мы выглядели на хорошем международном уровне. Это что касается проведения конгресса ФИАТА.

Буквально два слова о документах ФИАТА. В последнее время мы активизировали работу по приданию им официального статуса. В Правилах экспедиторской деятельности, которые сейчас находятся в правительстве, и надеемся, что в ближайшее время соответствующее распоряжение правительства выйдет, есть ссылка на документы ФИАТА и есть договоренность с Государственным таможенным комитетом, что сразу после выхода распоряжения правительства Государственный таможенный комитет и специализированный займется этим вопросом отдельно.





**Сергей ЛОПАРЕВ,**  
вице-президент АЭР

## Достраиваем фундамент правовой базы

Для транспортно-экспедиторского сообщества прошедший 2003 год стал знаковым. Был принят закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», а также пакет законопроектов, связанных с железнодорожным транспортом.

Представители ассоциации активно участвовали в подготовке законопроектов, способствовали прохождению их в Правительстве РФ, Государственной Думе, Торгово-промышленной палате.

От первоначального варианта законопроекта был изменен на 80% в сторону улучшения, и это не моя оценка, а оценка Геннадия Матвеевича Фадеева, в то время министра путей сообщения РФ, сейчас президента ОАО «РЖД».

Кроме законопроектов, в прошлом году по реформе железнодорожного транспорта были приняты различные правила перевозки грузов. Дирекция и представители ассоциации активно участвовали в этой работе, делали поправки, замечания, которые отчасти учитывались.

Очень важный документ, который вступил в действие 28 августа прошлого года, — «Прейскурант № 10-01», или, как его в обиходе называют, тарифы на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта. Над этим прејскурантом работа проводилась более пяти лет, а форсированно — последние два года. Преимущества этого прејскуранта все прекрасно знают: прежде всего это разделение вагонной и инфраструктурной составляющей, относительное снижение тарифа на дальние перевозки. Наша ассоциация способствовала, в частности, увеличению вагонной составляющей с 10 до 14%. Члены АЭР владеют более чем 50 тысячами единиц подвижного состава, практически это на 4% снижение железнодорожного тарифа для собственников подвижного состава. Что касается тарифной составляющей, то прејскурант, по оценке мини-

стерств, ведомств, грузоотправителей и грузополучателей, экспедиторов более-менее удовлетворяет.

Что касается различных сборов, связанных с перевозкой, то здесь нужно продолжить работу, в частности, по сбору за охрану и сопровождение. Сейчас этот вопрос по инициативе ассоциации рассматривается в Министерстве по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (в настоящее время оно преобразовано в федеральную службу).

Кроме этого, введен новый сбор за государственные процедуры — 739 руб. за вагон. По оценке ассоциации, несмотря на то, что обоснование для этого сбора приняло Министерство экономического развития и торговли, сбор должен или радикально сократиться или оплачиваться по фактическим затратам.

Следующий вопрос — внесение изменений и дополнений в Налоговый кодекс РФ. Ещё в декабре 2002 года было поручение Президента Российской Федерации о внесении изменений в статьи 164 и 165 по нулевой ставке НДС. Это поручение было прежде всего связано с автомобильными и морскими перевозками и услугами в портах.

За эти полтора года подготовлен законопроект, который прошел первое чтение. Ассоциация активно принимала участие в этом вопросе. Но до сих пор единого мнения даже в Минтрансе нет. Поэтому мы поддерживаем позицию, что статья 164, в которой говорится о том, кто имеет право пользоваться ставкой 0% НДС, менять не надо, потому что есть соответствующее письмо МНС, в котором говорится, что экспедирование как раз относится к работам, предусмотренным статьей 164. А вот в ст. 165 как раз нужно внести определенные изменения. Грузовую таможенную декларацию нужно заменить на экспедиторские документы. Такие предложения подготовлены.

Кстати, данный вопрос в этом году стал актуален и для железно-

дорожников. Если они раньше применяли п. 5, в котором было просто записано Министерство путей сообщения, то сейчас они перешли на п. 4 ст. 165, и все проблемы, которые последние два года стояли перед другими видами транспорта для подтверждения нулевой ставки НДС, теперь присущи и для железнодорожников.

Поэтому предлагаю совместно с железнодорожниками подготовить предложения по этому вопросу и с ними выходить и в Минтранс, и в Минфин. Я, в частности, направил предложения от АЭР вице-президенту ОАО «РЖД» С. Бабаеву о внесении изменений и дополнений в ст. 165, об упрощении порядка подтверждения применения нулевой ставки НДС.

Очень важное направление, которое мы в 2003 году стали осуществлять, — тематические выездные семинары в Минтрансе РФ. Большое спасибо представителям Минтранса и лично и.о. заместителя министра Чингизу Измаилову за такую поддержку. За прошедший период проведено 4 семина-

ра: по налогообложению транспортно-экспедиторской деятельности; Прејскуранту №10-01; закону «О транспортно-экспедиционной деятельности» и соответствующим правилам. Работа будет продолжена в этом году: пройдут семинары по правилам железнодорожных перевозок, Таможенному и Налоговому кодексам.

Еще один аспект, который я курирую, — это пресса. Мы выпускаем свой журнал, где являемся издателями, «Международный экспедитор». По мнению экспедиторов, грузоотправителей и перевозчиков, качество его за 2003 год улучшилось, и мы продолжим работу по его совершенствованию. Кроме этого, АЭР работает с различными СМИ, например с такими изданиями, как «Коммерсант», «Ведомости».

В 2003 году у ассоциации появился сайт, который можно рассматривать как новое техническое средство коммуникации, в том числе с нашими представителями в регионах.

Сегодня, как известно, проходит реформа правительства, и многие функции делегируются непосредственно таким объединениям, как наша ассоциация. Уже прошел первое чтение закон о саморегулирующихся организациях. Думаю, что мы должны очень плотно подключиться к этой работе, и определенные функции, которые делегирует правительство, взять непосредственно на ассоциацию.

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ Экспедитор

Журнал «Международный экспедитор»

Издание Ассоциации экспедиторов России

Мы работаем для вас:

- Экспедиторы и перевозчики.
- Грузовладельцы и товаропроизводители.
- Собственники подвижного состава.

Стоимость подписки на I полугодие 2004 года:

Россия — 420 руб., страны СНГ — \$75\*,

Зарубежные — \$185\*

Тираж — 5000 экземпляров

Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2004 г.:

Для России — 47767, для СНГ — 47967,

годовой для России — 79196

\* На весь год.

Контактный телефон/факс: (095) 927-89-39, 927-86-68, 921-30-04

Адрес: 103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6



# "Просто КАЖДЫЙ ДОЖДЕМ свою работу"

Читателям журнала «Международный экспедитор» не нужно представлять Фирму «РейлСервис», которая работает на рынке экспедиторских услуг с 1997 года и осуществляет весь спектр услуг, связанный с экспедированием транзитных и экспортно-импортных грузов по территории стран СНГ и третьих стран по железной дороге, морем, а также в смешанном сообщении.

14 апреля на общем собрании Ассоциации экспедиторов РФ Генеральному директору Фирмы «РейлСервис» **Ларисе Федоровне Барановой** был вручен Сертификат соответствия № 3, подтверждающий прохождение Фирмой «РейлСервис» системы добровольной сертификации услуг транспортно-экспедиторских предприятий.



Лариса БАРАНОВА,  
Генеральный директор  
ООО «Фирма «РейлСервис»



Мы обратились к **Ларисе Федоровне** с просьбой рассказать об этом событии и о том, что нового произошло в жизни компании за последнее время.

**Баранова Л.Ф.:** Фирма «РейлСервис» работает на рынке давно и считает своей стратегической задачей предоставление клиентам надежного и качественного сервиса.

В течение нескольких лет фирма проходила проверку по итогам финансовой деятельности за предыдущий год и по решению Торгово-промышленной палаты РФ ежегодно включалась в Реестр надежных партнеров ТПП РФ. В 2002 году постановлением Государства России Ассоциации экспедиторов РФ предоставлено право проведения добровольной сертификации услуг транспортно-экспедиторских предприятий, и в 2003 году нашей фирмой было принято решение пройти процедуру проверки.

Вручение нам Сертификата соответствия является признанием не только того, что услуги, оказываемые фирмой, соответствуют стандартам экспедиторских услуг, принятым в России, но и подтверждает, что фирма работает стабильно, свидетельствует о надежности предприятия как перед грузоотправителями, так и перед государственными органами и зарубежными партнерами. В связи с вступлением России в ВТО и еще большим повышением уровня конкуренции на рынке российские компании, прошедшие сертификацию на соответствие стандартам

РФ, заявляют о своей готовности совершенствоваться, поддерживать и ежегодно подтверждать уровень предоставляемых услуг. Возможно, для нашей компании это первый шаг к получению в дальнейшем и сертификата качества по стандартам ISO. Главной своей целью мы считаем повышение степени удовлетворенности клиентов качеством наших услуг. Мы рассматриваем прохождение сертификации как важный этап в своем развитии.

Грузоотправители — потенциальные клиенты экспедитора — прекрасно знают рынок, хотя в настоящее время на нем работает большое количество компаний. Ценовой фактор, безусловно, продолжает играть важную роль, но уже наметилась тенденция — появление у клиентов потребности и в качестве оказываемого им сервиса, и в расширении спектра предоставляемых услуг.

Следует отметить, что спецификой нашей компании по-прежнему является то, что номенклатура перевозимых грузов, предоставляемых ограничена: генеральные грузы, металлы, ствие, кокс, лес, нефтепродукты, зерно. Большое внимание мы также уделяем перевозкам грузов в контейнерах в международном сообщении, особенно в направлении



«ТрансРоссия-2004», г. Москва



# жен хорошо делать

лени восток-запад. В 2003 году общее количество перевезенных контейнеров составило около 35 тыс. в 20-футовом эквиваленте. Новой услугой компании стала организация перевозок грузов во внутрироссийском сообщении в контейнерах, не являющихся собственностью РЖД, с организацией доставки «до двери».

Дальнейшее развитие получила услуга по организации перевозок морем. Активнее используются документы ФИАТА.

Большой опыт имеет компания и в организации перевозок негабаритных грузов. Объем этих перевозок растет. Работа с клиентами в этом направлении чаще похожа на совместные проекты. Отсюда родилась новая услуга Фирмы «РейлСервис» — консалтинг по вопросам экспедирования грузов, который включает согласование с ОАО «РЖД» перевозок, осуществляемых на особых условиях, тарифов на специализированные перевозки (опасные грузы, негабариты), построение логистических схем перевозок между поставщиками сырья и производителями готовой продукции, сравнительный расчет провозных платежей по различным направлениям и во всех типах подвижного состава — в соответствии с техническим заданием клиента. Такой комплексный подход оказался очень востребован на рынке, в том числе у западных компаний, и последние месяцы показали все возрастающий интерес клиентов к такому виду услуг.

В 2003 – 2004 гг. Фирма «РейлСервис» совместно с Ассоциацией экспедиторов Российской Федерации, членом которой является с 2000 г., участвовала в работе по внесению поправок и предложений в Закон о транспортно-экспедиционной деятельности, в разработке Правил транспортно-эк-

спедиционной деятельности. Совместно с экспертами Московской международной бизнес-ассоциации и Государственным таможенным комитетом проводилась работа по внесению поправок в Таможенный кодекс РФ на этапе его разработки. По основным проблемам транспортно-экспедиционной деятельности и таможенным вопросам я выступала на Совете АЭР, в Государственном таможенном комитете РФ, а также на страницах журналов «Международный экспедитор», «РЖД-Партнер», «Эксперт», «Русский Фокус» и других изданий.

Участвуя ежегодно в конгрессах ФИАТА, «РейлСервис» расширяет свои международные контакты и приобретает новых партнеров за рубежом. Фирма «РейлСервис» активно участвует в подготовке конгресса ФИАТА, который будет проходить в Москве в 2005 г.

Стремясь ознакомить потенциальных клиентов со своими услугами, «РейлСервис» участвует в качестве экспонента в работе выставок: ежегодно в выставке «ТрансРоссия» (г. Москва), «Транзит-Транс Казахстан» (г. Астана, г. Алма-Ата), «Contexpro» (г. Санкт-Петербург), а также в «Marine Port China 2002, 2004» (г. Шанхай), в отраслевых выставках, например «Металл Экспо», «Нефтехим» (г. Москва) и др.

Используя самое современное программное обеспечение, а также информационный ресурс собственного сайта в Интернете, с 2004 года Фирма «РейлСервис» предлагает своим клиентам возможность расчета ставок на перевозку грузов через Интернет. Впервые договора на эту услугу были заключены на выставке «ТрансРоссия-2004».

Я уверена, что рынок экспедиторских услуг в России — один из самых динамично развивающихся, но при этом тесно связан с деятельностью государственных структур, а после проведения реформы железнодорожной отрасли и с взаимодействием со структурами ОАО «РЖД» и ГУ «Трансконтейнер». Надеемся на то, что конструктивное взаимодействие всех участников рынка создаст благоприятные условия для дальнейшего развития как транспортной отрасли, так и экспедиторских услуг. И то, и другое — на благо клиенту. Просто каждый должен хорошо делать свою работу.



«Marine Port China-2004», г. Шанхай

Мы эффективно работали вчера,

Стабильно работаем сегодня и

Будем вашим надежным партнером завтра!



«ТрансРоссия-2004», г. Москва

Леонид ЛОЗБЕНКО,  
первый заместитель председателя ГТК России



## Реформа ГТК: максимальное содействие торговле

В последнее время всех волнует вопрос – что будет дальше с таможенной службой, как она будет развиваться?

Хочу прежде всего отметить — для того чтобы мы изменились и стали Федеральной таможенной службой, нужно внести изменения в 14 законов. Пока принято решение о внесении изменений только в два закона, в том числе в «Таможенный кодекс». Будет достаточно, если решение о преобразовании проведем через Госдуму, затем его утвердит Президент России. Тогда на базе ГТК произойдет создание Федеральной таможенной службы, после чего можно будет производить кадровые изменения. А чтобы было понимание и не было кривотолков, надо внести изменения в законодательство, что сейчас и делается.

Изменяются ли цели и задачи Таможенного комитета после этого? Судя по всему – нет, но у нас меняется подчиненность доклада: если раньше мы напрямую замыкались на правительство и отработывали все в конкретном контакте с министерствами и ведомствами, то сейчас это будет идти через Министерство экономического развития и торговли (МЭРТ). То есть мы находимся в ведении МЭРТа. А по фискальным вопросам и методологии определения таможенной стоимости будем взаимодействовать с Министерством финансов. На сегодняшний день этот вопрос практически предрешен.

Таможня — орган чрезвычайно сложный, вы прекрасно это знаете по своей ежедневной деятельности. К таможне можно относиться по-разному, но на сегодняшний день ни одно государство без этого института обходиться не может. Это особенно важно в переходном периоде, в котором сегод-

ня находится экономика РФ. На сегодняшний день мы даем 40% доходной части бюджета, это более \$120 млн. в день. На этом базируется, как вы понимаете, огромное количество социально-экономических программ. И если два года назад мы говорили, что деньги – это основное, то последние полтора года приоритеты таможенной службы изменены. На первый план выдвинут вопрос — содействие торговле.

Деньги отошли на второй план. Чем больше мы будем заниматься содействием торговле, тем, естественно, большее количество транспортных средств и товаров в единицу времени пересечет границу, и чем лучше мы будем это администрировать, тем больше денег поступит в казну.

И наконец, план третий – защита рынка. Это наша правоохранительная функция. Таможни

любой страны — Америки, Голландии, Бельгии — выполняют 8 основных функций, называть их не буду, они ясны и понятны. Разница в одном – в каком приоритете решаются эти задачи. У нас этот приоритет сменился полтора года назад, мы вышли на содействие торговле.

В Таможенной службе России последние полтора года происходят кардинальные изменения. Они идут на ваших глазах. У нас далеко не все гладко. Но я с удовлетворением вспоминаю наши последние встречи с мелким, средним и крупным бизнесом, который говорит: «Стало прозрачней, стало понятней, доступней, идете в верном направлении».

Служба не имеет аналогов. Она работает на 11 часовых поясах. Учиться нам не у кого. Я могу это сказать как бывший заместитель генерального секретаря Всемирной таможенной орга-

низации. Мы берем понемногу ото всех и пытаемся выстроить свою администрацию таким образом от Тихого океана до Балтики, чтобы было единообразное применение таможенного законодательства. Этого требует ВТО.

ГТК – одна из самых больших таможенных администраций, на огромной территории нашей страны работает 68 тысяч сотрудников, но и этого недостаточно.

В наследие от Советского Союза нам достались необустроенные границы. Одна граница с Казахстаном 6,5 тыс. км, по степям, без дорог, где можно проехать и объехать, как и куда угодно.

А задачи надо решать те, которые перед нами ставят президент и правительство. Бюджет наполнять, защищать рынок и т. д. И тем не менее наша служба недавно от Всемирного банка

Рис. 1

### ФИЛОСОФИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



получила признание и статус динамично и правильно развивающейся таможенной администрации.

С введением Таможенного кодекса многие аспекты были решены, а некоторые наоборот – обострились. С 1 января мы ведем полный мониторинг того, как идут дела. В целом инфраструктура, которая работает в околотаможенной сфере, справляется с задачами, которые на неё возложены. Если помните, было много панических заявлений в прессе о возможном коллапсе из-за введения нового Таможенного кодекса. Но работали-то мы не один месяц, а практически год. И на сегодняшний день из приблизительно 1700 складов временного хранения, которые работали в предыдущем режиме, заявили о своем желании участвовать в новом примерно 1400, а в реестр внесено порядка 900.

С брокерами ситуация аналогичная: из 700 прошлого периода около 400 объявили о своем участии. Примерно такая же тенденция и в рамках перевозчиков, как национальных, так и региональных.

Проблемы возникают не только на границе, но и внутри страны. Во многом это связано с тем, что когда принимался кодекс, в законопроект было внесено почти 4000 различных поправок, в течение 3,5 лет эти вещи обсуждались и дебатировались — ведь это основной документ, по которому работает торговля.

В прошлом году прирост ВВП – 7%. Из них 3,5% дала внешняя торговля. А единственный орган, который реально контролирует внешнюю торговлю, — это таможня. Вот почему каждый, кто участвовал в этом процессе, счел за благо внести свою лепту в это дело. Поэтому некоторые статьи Таможенного кодекса, бесспорно, на сегодняшний день могут быть в какой-то степени модифицированы. Такие попытки уже предпринимались в конце прошлого года. Но мы категорически против такого подхода и взяли на себя обязательство в течение первых 6 месяцев провести мониторинг ситуации и после этого через Минэкономразвития, Минфин с учетом всех заинтересованных ведомств внести самим предложения о том, что, где и в каком

Рис. 2

## ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ

ПОКАЗАТЕЛИ		
Сокращение объема досматриваемых	2006 год	2008 год
— ввозимых товаров	До 10%	3%
— вывозимых товаров	5%	1%
Сокращение времени оформления в пунктах пропуска	До 10 минут	До 5 минут
Сокращение времени таможенного оформления при декларировании	До 3 часов	До 1 часа

объеме необходимо поправить. Этого нельзя делать лоскутно, вытаскивая единичную проблему и провести её через Думу. Много людей за этим делом стоит, и мы с чрезвычайной осторожностью и ответственностью относимся к любому изменению в законодательстве.

Мы очень рады складывающимся контактам, в том числе с вами, группой людей, кто на сегодняшний день занимается экспедиторскими делами, мы тесно работаем с бизнесом, транспортниками по всем направлениям.

Россия — страна, которая имеет совершенно уникальные транспортные сети. Мы работаем на воздухе, море, железнодорожном и автомобильном транспорте.

**Какие проблемы? «Воздух»** мы контролируем более-менее нормально, это легко. Там осталось совсем немного.

**«По морю»** — это в основном была проблема, связанная со складами временного хранения (СВХ) в портах. Она решена тем, что сейчас во всех портах мы делаем саму территорию порта зоной таможенного контроля. На последнем заседании Консультативного совета по таможенной политике моряки сказали, что 85% проблем этим решены. Оставшуюся часть — 15% — мы решим в мае текущего года.

**По железной дороге.** У нас

очень хороший контакт с железнодорожниками. По железной дороге перевозятся гигантские объемы, поэтому нас чрезвычайно интересует все, что связано с СВХ и хранением и доставкой по железной дороге.

Самые большие проблемы идут по **автомобильному транспорту**. И это естественно — огромная страна, необустроенные границы. Вы помните скандал 2002 года, когда нас исключили из конвенции по МДП. Ситуацию мы разрешили благодаря нашим героическим усилиям в Женеве.

Сегодня Россия имеет самые лучшие показатели в Европе. Если раньше говорили о 5-6% недоставок, то сейчас это 2,7%. Но обольщаться не стоит, поскольку все это было сделано за счет административного ресурса. Кроме того, многое зависит от обустройства государственной границы и пунктов пропуска.

На сегодняшний день 46% импорта обрабатывается по автомобильному транспорту. Проблема очевидна и очень большая.

ГТК на сегодняшний день занимается ведь не только обслуживанием, но и борьбой с контрабандой и наркотиками. Через Таджикистан тоннами идут наркотики, а к тому же в Афганистане в этом году рекордный урожай опия.

С учетом того, что нас отодвигают с таджикских границ, а Ка-

захстан не прикрыт, в этой ситуации мы начинаем работать мобильными подвижными группами. Ситуация вышла на политический уровень. Министры иностранных дел, президенты собираются в Париже, чтобы обсудить проблему афганского транзита.

По автомобильному транспорту у нас установились очень хорошие отношения с Ассоциацией международных автоперевозчиков (АСМАП). Хотелось бы, чтобы в этой сфере ситуация была примерно такой, как на Украине или в Белоруссии, где всеми вопросами, связанными с услугами и обеспечением безопасности, занимается Национальная транспортная ассоциация. Таможня — это контроль, и мы не хотим совать нос в другие дела. Своих дел более чем достаточно.

Сейчас готовится новое соглашение с этой ассоциацией и, судя по всему, она не против, чтобы взять на себя большую часть этих функций.

Но пока наши подразделения по борьбе с контрабандой и все, что с этим связано, продолжают работать, и мы не уйдём из этой ниши, пока не убедимся, что АСМАП в состоянии выполнять эти задачи.

Схема нашей работы наглядно показана на рис. 1.

Основная задача — осуще-

ствлять контроль в виде сервиса. Это означает, что мы хотим, чтобы нас не было видно вообще.

На сегодняшний день на границе работает 7 контрольных ведомств.

В принципе, дело нужно вести к тому, что, оставляя все 7 ведомств, надо реально договариваться о форме взаимодействия.

Через границу идут три категории. Это товары как таковые, транспортные средства и пассажиры. И только две службы реально соприкасаются с каждым из этих трех видов: таможенники и пограничники. Все остальные должны привлекаться по мере необходимости.

Никто не говорит, что их надо убирать с границы. Нужно выстраивать такую схему, чтобы не было этой закольцованности. Человеку, даже если не нужно, приходится бежать и ставить лишний штамп.

Ввели новый кодекс — закон прямого действия на 75–78%. Как записано, так и выполняется. Оставшиеся проценты мы закрываем приказами. Всего будет 100 приказов ГТК. К каждому из этих приказов будет инструкция о порядке его применения. Ни одного секретного распоряжения, ни одного ДСП, за исключением контрабандных дел, естественно. Вот это и есть каркас нормативно-правовой базы Таможенной службы России. Каждый может посмотреть и четко для себя определить — как можно, а как нельзя, и потребовать от таможенника его применения.

В чем проблема? Проблема только в одном — философия и менталитет самого таможенника. У нас начальники таможенных постов больше боятся нас, чем закона, бояться не исполнить какую-то нашу инструкцию, чем закон, опасаясь, что могут уволить.

Мы их предупредили — в течение 3 месяцев начинаем выезды в территории, где будем вести мониторинг, разговаривать с экспедиторами, страховщиками, транспортными организациями, и спрашивать, как принимает решение начальник таможни или начальник поста. Если он решение не принимает, а кивает все время наверх, значит, он не соответствует должности.

Даже те, кто обращается к нам за разъяснением, будут получать (уже получают) разъяснения только правового характера с припиской, что окончательное решение по данному вопросу принимает такая-то таможня или такое-то управление.

В связи с этим обращаюсь к экспедиторам с просьбой — если будут какие-то наблюдения с вашей стороны, с точки зрения неприятия решения, там, где это напрямую трактуется кодексом, — немедленно сообщайте в ГТК. Мы хотели бы, чтобы это проходило в оперативном режиме.

Информация — все, что нужно для таможни. Если мы получим ее в достаточном объеме, вы нас не будете видеть вообще. Дайте нам информацию, и желательнее заблаговременно.

Как говорят англичане: First come, first served (Кто первый пришел, того первого и обслужим).

Информация может идти даже не от таможенных служб. Но желательно, если у вас есть контрагенты за рубежом, которые ра-

ботаю на Россию. Постарайтесь, чтобы они были пропущены через таможню, примерно так, как мы делаем сейчас на Севере с финскими и шведскими коллегам по «зеленому коридору». Там мы по системе оценки рисков за 3 минуты обрабатываем эту информацию, сбрасываем ее на пункт входа в Торфяновку и, пока грузовик доходит, там уже информация — все в порядке, водитель только подходит и отдает сопроводительный документ, который моментально трансформируется в документ контроля-доставки. За минуту ставится штамп, и грузовик ушел. Сейчас там практически нет очередей.

Шведы просят то же самое. Уже начата работа по морскому направлению на Швецию. Норвежцы просят то же самое. Теперь уже спрашивают «зеленый коридор» украинцы, казахи, и поляки.

Мы не против, но у нас границы не оборудованы. Нужно вложить ещё очень много, чтобы сама граница имела соответствующий облик. Вот это основная проблема.

Мы с каждым из вас готовы подписать соглашение и рассказать, как в системе форматно-логического таможенного контроля можно осуществлять взаимное информирование, чтобы вас напрасно не тревожить. У нас готовы все эти схемы, они работают с АСМАПом и рядом других ассоциаций.

Не покупайте программы на рынке. Они не стыкуются с технологическими полями ГТК.

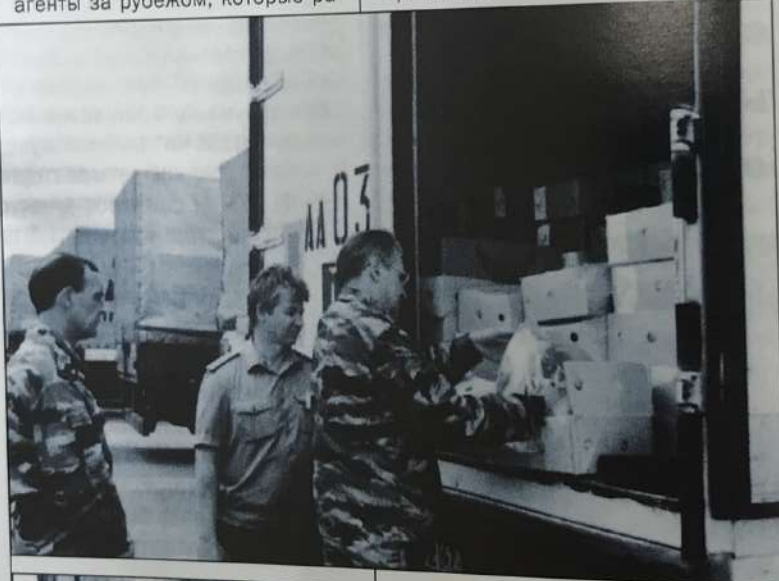
ГТК, пожалуй, одно из немногих, даже, может быть, единственное ведомство из правоохранительных, по которому вы на открытом рынке не найдете информации. Она настолько ценна, и мы ее так защищаем, что вы не найдете такой информации по нашим полям. И мы будем продолжать жестко защищать нашу информацию.

И наконец, последнее — постаудит (контроль после выпуска). Если мы всю стадию отработываем на предварительной информации, на системе оценки рисков (пусть выпускают, если будут проблемы — посмотрим в постаудите), то потом это должно быть отражено в реестре. Вот почему сегодняшняя философия таможенникам понятна и проста. В любой стране мира делается именно так.

Беда в том, что мы пытаемся на необустроенную страну наложить очень либеральную экономику. В начале 90-х годов был провозглашен тезис «Разрешено все то, что не запрещено». Что тогда началось на границе, все помнят. Нам звонили наши уважаемые седовласые таможенники из Бреста, Чопа и со слезами говорили: «Эшелонами возят». Ничего не могли сделать.

Мы предлагали: давайте создадим за год административно-правовой каркас. Нам сказали: рынок все расставит на свои места. Вот он и расставил. Сейчас важно не повторять ошибок прошлого.

Наша программа рассчитана до 2008 года — это заключение комиссии Всемирного банка, которая работала неделю, изучала все очень досконально и отметила, что к 2008 году мы можем выйти на показатели, отображенные на рис. 2.



Анна БЕЛОВА,  
вице-президент ОАО «РЖД»



## Изменения в РЖД – индикатор взаимоотношений с клиентами

Безусловно, те процессы, которые в течение последних лет АЭР поддерживает, реализует, имеют очень важное значение для становления рынка железнодорожных перевозок.

ОАО «РЖД» на сегодняшний день, наверное, самая крупная железнодорожная компания, крайне заинтересовано в том, чтобы наше плодотворное сотрудничество эффективно развивалось. Чтобы обеспечить это развитие, нужно предпринимать согласованные действия, определенные шаги навстречу друг другу, которые отвечали бы нашим взаимным интересам.

Какие вопросы находятся в первой очереди повестки дня и будут рассматриваться правлением ОАО «РЖД»?

В выступлении президента ОАО «РЖД» Геннадия Фадеева на недавнем заседании правления были оглашены основные параметры концепции программы развития ОАО «РЖД».

Отмечу одну из приоритетных задач компании, уже одобренную советом директоров, – повышение качества услуг. В 2003 году время оборота вагона сократилось на 7,6 часа, эффективность и скорость продвижения грузовых отправок в ближайшие три года будет существенно возрастать. В ближайшие 4 года мы планируем достигнуть параметра более 95% грузовых отправок, доставленных в срок.

Поскольку достижение количественных и качественных показателей, определенных стратегией, во многом будет определяться внутренним корпоративным потенциалом, одним из основных вопросов на ближайшем заседании правления ОАО «РЖД» будет вопрос о роли, месте и новых

предложениях по функциональной структуре системы фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД».

Речь идет о новых принципах организации взаимодействия, которые основываются на идеологии «единого окна». Предлагается перенести всю систему товарных каскетов под юрисдикцию СФТО и разделить сбыт услуг и производство, чтобы экспедитору не нужно было ходить к начальнику станции, в технологические подразделения. Такое взаимодействие должно концентрироваться в одной вертикали.

Какие ещё изменения планируются в ОАО «РЖД» в ближайшее время?

Разработана серьезная программа, связанная с созданием логистических информационных центров, ориентированных на согласованные технологии «подвода» грузов к портам. Это позволит сократить простой грузов на колесах, увеличить качество и эффективность доставки. Безусловно, вопросы уменьшения времени доставки необходимо решать с участием таможенных органов. Такая работа ведется. В прошлом году была встреча Г. Фадеева с руководителем ГТК РФ. Я думаю, что в развитие договоренности реализуется целый комплекс совместных мероприятий.

Кроме создания логистических информационных центров разрабатываются новые корпоративные процедуры, регламентирующие документы. Буквально в последние несколько месяцев состоялись два очень важных мероприятия.

**Первое** (на него были приглашены грузоотправители, экспедиторы, операторские компании) организовано ЦФТО и посвящено анализу узких мест по взаимодействию и принятию конкретных мер,

связанных с совершенствованием внутренних нормативных документов, внесению соответствующих изменений в правила перевозки грузов, подготовке совместных предложений по внесению изменений в Прейскурант 10-01. Все эти работы сегодня инициированы, они активно ведутся.

**Второе** прошло под председательством первого вице-президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, и его целью было рассмотрение возможности привлечения частных инвестиций, совершенствования инфраструктуры, ремонтной базы подвижного состава и создания эффективных логистических цепочек.

Для совершенствования хозяйственной деятельности есть поручение президента ОАО «РЖД» о разработке ряда документов, призванных обеспечить недискриминационность ресурсов ОАО «РЖД» как в части использования пропускных способностей, так и в части использования на условиях аренды основных фондов, имущества и земли.

Будут пересматриваться условия аренды и разрабатываться новые условия аренды локомотивов, ва-

гонов, условия аренды складских помещений, иного имущества, включая землю на грузовых дворах, что представляет безусловный интерес экспедиторским компаниям с применением конкурсных процедур, с применением нормальных правил, взаимоотношений, ориентированных на эффективное взаимовыгодное сотрудничество.

В ОАО «РЖД» происходят не только внутренние корпоративные, но и действительно реальные экономические изменения. Мы являемся одним из крупнейших налогоплательщиков, тем самым поддерживаем регионы. Формируя постоянный заказ в условиях роста объемов грузоперевозок, по сути дела представляем катализатор развития промышленности на местах, промышленности транспортного машиностроения.

На последнем заседании правления ОАО «РЖД» приняты программы создания и выделения дочерних и зависимых АО в потенциально конкурентном сегменте, которые в 2004 г. должны быть рассмотрены. Частично четыре таких рассмотрения уже состоялись. Они касаются создания зависимых и дочерних обществ на базе имущества заводов, обеспечивающих ремонт и производство путевой техники, электротехнических, литейно-механических заводов, предприятий научной и опытно-конструкторской деятельности, заводов, обеспечивающих ремонт пассажирского и грузового подвижного состава, и т.п.

Думаю, что все эти изменения позволят эффективно функционировать компании и повышать её капитализацию, качество услуг, что, несомненно, является индикатором при выстраивании взаимоотношений с нашими клиентами.





Юрий СУХИН,  
президент АСМАП

## Отстоим свой транспортный рынок

Прежде всего хотел бы выразить нашим старейшим экспедиторам России благодарность и передать низкий поклон от наших автотранспортников за то, что своим умением и своими знаниями они выпестовали этот вид транспорта.

В 1971 году, когда шло только становление международного автомобильного транспорта, мы были опытными автомобилистами только внутри страны, но как работать на внешнем рынке – не представляли. **Валерий Иванович Алисейчик** в то время сначала был зам. торгопреда в Дании, а потом руководителем Транспортного управления Минвнешторга СССР, а **Василий Сергеевич Жинкин** возглавлял Союзвнештранс. Первые буквари по работе автомобильного транспорта во внешней торговле нам дали именно эти два человека.

Отмечу чрезвычайную важность профессии экспедитора. С каждым годом конкурентоспособность на российском рынке становится все жестче. В связи с неправильной экономической политикой в отношении нашего бизнеса со стороны правительства мы теряем по сути дела рынок транспортных услуг на российском рынке. Поэтому роль наших ассоциаций сейчас как никогда имеет колоссальное значение с точки зрения создания правового поля в нашем законодательстве.

Мы должны быть защищены нашими законами от интервенции иностранных экспедиторов и перевозчиков, которые забирают наши грузы и везут грузы третьих стран. В результате наш бюджет теряет колоссальные суммы, а экспедиторский и транспортный сектор не развивается, не создаются отече-

ственные мощные терминалы и транспортные компании.

Сейчас на территории России строятся крупные логистические центры на деньги западных компаний. Почему приходит иностранный капитал? Потому что наши компании обложены налогами в десять раз выше, чем за рубежом. Экспедиторские и транспортные фирмы просто не могут себе позволить создание такой инфраструктуры.

В результате в стоимости товара транспортная составляющая, если касаться автомобильного транспорта, в 2-3 раза больше, чем транспортная составляющая на европейском рынке. У нас и расстояния больше и стоимость выше.

На конференции в Государственном Кремлевском Дворце **Евгений Примаков** приводил цифры, что у нас транспортная составляющая 23%, а в Европе – 13%. Здесь и налоги, и всевозможные издержки, старый подвижной состав, конечно, не могут конкурировать с высококлассным транспортом иностранных государств.

Поэтому приход в АЭР опытных людей дает возможность совместно отстаивать наши интересы в новой Думе, в которую пришло сейчас много профессионалов.

За последние десятилетия международные автомобильные перевозки при всех сложностях увеличились в 11 раз. По сравнению с прошлым годом прирост составил 20%. В феврале мы добились решения правительства №47, которое дало возможность нам без таможенных пошлин и НДС приобретать в лизинг подвижной состав. Только за 2003 год мы привлекли иностранных инвестичий около \$80 млн. (вы знаете, что наши банки не в состоянии давать кредит под 8-9% на приобретение

подвижного состава в лизинг).

Это огромный прорыв в нашем деле, что накладывает на нас большую ответственность с точки зрения обеспечения потока транспорта и вытеснения иностранцев с нашего рынка.

Теперь об авторитете экспедитора. Сегодня нельзя допускать, чтобы в нашей семье были всякие проходимцы, которые идут на сделки с нерадивыми грузоотправителями и грузополучателями и занимаются перевозкой контрабанды, наркотиков и т.д. Нужно провести колоссальную работу по выявлению и ликвидации из нашего общества и бизнеса этих людей. Только так мы сможем действительно завоевать достойное место на международном рынке и высокий авторитет.

Если нам государство не предоставляет возможности контролируемого допуска к нашей профессии (АСМАП уже давно взял в свои руки допуск к профессии, без нашего диплома, без обучения не выдается лицензия на осуществление международных автомобильных перевозок), то нужно пойти по другому пути. В Европе сейчас присваивается коэффициент качества – стандарт 9000. В соответствии с этим в ближайшее время на европейском рынке смогут работать только те фирмы, которые имеют этот стандарт. Задача нашим учебным центрам – серьезно заняться этим вопросом с тем расчетом, чтобы мы удержались на рынке.

Наш экспедитор должен находиться на границе и от имени грузоотправителя и перевозчика решать все вопросы, связанные с прохождением таможи. Нужно убрать ненужные службы, которые только задерживают прохождение транспорта и находят

всякие уловки, чтобы обдирать наших перевозчиков, тем самым повышая стоимость перевозки.

Хотел бы обратить внимание на то, что мы с вами совместно должны проводить итоговые встречи с грузодателями. Считаю, что настало время проводить такие встречи и в регионах, чтобы они использовали отечественный транспорт. Ведь если иностранец везет наш груз, то 20-30% заработанных денег он увозит с собой и инвестирует в развитие своей инфраструктуры у нас, строит терминалы и перегрузочные комплексы.

По всем областям у нас имеется неплохая статистика (мы заключили договор с таможенным центральным вычислительным центром) и теперь знаем, какие экспортеры в какие страны отправили по областям грузы. Это еще один аргумент в разговоре с губернаторами, теперь они видят, какой ущерб наносится местному бюджету из-за того, что груз отправляется иностранным автомобильным транспортом.

В Нижнем Новгороде теперь разобрались, экспортеры повернулись к нашим перевозчикам, и мы начали вытеснять иностранцев.

В отношении логистических систем нужно серьезно поставить вопрос о единой транспортной накладной. Анна Белова сегодня говорила о том, что они создали логистические системы на железной дороге. Никакой логистики не может быть, если не будет работать вся цепочка доставки от двери до двери. Ведь сейчас колоссальную роль играет скорость доставки и потребление.

Поэтому наша задача вместе с таможенниками, другими видами транспорта отработать такую систему, чтобы на стыке видов транспорта экспедитор мог обеспечить свободный проход груза по единой транспортной накладной, а для этого должен быть единый «дирижер транспорта» – экспедитор.

Нужно бороться за то, чтобы наши экспедиторы имели свои колоссальные терминалы на всех погранпереходах, за такую систему, которая бы давала возможность снизить транспортные издержки и тем самым повысить благосостояние нашего народа.

Виталий ЕФИМОВ,  
президент Союза транспортников России



## Без эффективных экспедиторских систем транспорт никогда не будет богатым

Уверен, что создать высокоэффективную конъюнктурную экономику невозможно без активной позиции государства по созданию национальных и транснациональных экспедиторских компаний, обладающих хорошей производственно-технической, информационной и кадровой базой. Вместе с тем похоже, что главные идеологи экономических реформ в стране вообще плохо представляют роль экспедиторских систем в обеспечении конкурентоспособности национальной экономики и транспорта и что без мощных национальных экспедиторских компаний невозможно рационально интегрироваться в международную хозяйственную систему.

Мне могут возразить, что с подачи правительства принят закон об экспедиторской деятельности. Уверяю, если бы во главе ассоциации не стоял В. Алисейчик, не было бы такого закона.

Поскольку международные перевозки уже достаточно осветили, перейду к внутренним системам.

В России есть т.н. кооперационно-торговая сеть. По оценкам экспертов российских товаропроизводителей, ее совокупная транспортная емкость в 3-4 раза выше, чем у западных конкурентов. Фактически весь Запад за 25 лет перешел на систему, обеспечивающую переадресовку и доставку грузов от двери до двери партиями за 3-5 дней для любого сектора производителя: от гиганта «Мерседеса» до маленькой мастерской. Это, естественно, снизило их себестоимость.

У нас такая система для внутренней потребности экономики активно формируется. Имеются в виду те экспедиторские компании, которые были бы спо-

собны внутри страны взять на себя ответственность по поставкам от двери до двери любой партии грузов за 3-5 дней, как положено у них.

Вполне конкретные претензии можно предъявить к железнодорожникам. Да, они сохранили логистические системы, систему информационно-диспетчерского управления, но эти системы действуют на основных магистралях, а местные, районные станции, вокруг которых сосредоточено примерно 40% промышленного и практически весь сельскохозяйственный потенциал, предоставлены самим себе.

На коллегии по утверждению «Транспортной стратегии России» четко прозвучало, что 80% всех товаропроизводителей организуют каждый сам всю кооперационную сеть. Действительно, на внутреннем рынке экспедитор работает пока слабо. Посмотрите оценки межрегиональных перевозок: \$3 млрд. составляют международные перевозки автотранспортом и \$3-4 млрд. стоят сейчас перевозки между регионами.

Это Клондайк, который нужно забирать, иначе его заберут другие компании.

В 1990 году по существующим ныне путям и этим же подвижным составом Россия перевезла грузов в 2 раза больше, чем сегодня. Вывод: мы в 2-3 раза хуже стали использовать те транспортные потенциалы, которые есть. Старые экспедиторские системы внутри страны исчезли вместе с плановой экономикой, а новые только нарождаются и в основном нацелены на внешний рынок.

Считаю, что в транспортной стратегии на первом этапе должно быть заложено развитие внутренних транспортно-экспедиторских компаний, чтобы мы осваивали свой рынок и нас не захватывали иностранцы.

Эти вопросы были рассмотрены недавно в администрации Президента России. В результате был сформирован ряд предложений по внутреннему рынку: необходимо разработать и принять меры, стимулирующие экспедиторские компании на ритмичную и гарантированную поставку грузов партиями за шесть и менее дней, ввести стимулирование передвижения товаров за сроки ниже нормативных.

Остановлюсь на нескольких примерах внутренних экспедиторских систем, которые без вас никто не сделает.

Во-первых, экспедиторам нужно наладить полностью разрушенные кооперационные и торговые сети внутри регионов. У нас нет экспедиторских систем даже в Волжском бассейне. Порты уже не стали группировать грузы, как на железной дороге. Они не знают провозные возможности, не могут этим манипулировать, и сейчас каждый порт работает отдельно. Разве это не экспедиторская система?

Во-вторых, мы изучили, как конкуренты на Западе за 3-5 дней доставляют продукцию. Давайте попробуем осуществлять поставки прямо с металлургического завода до производителя порциями. В принципе металлурги уже согласны начать поставки грузов в больших объемах железной дорогой на регионы, а там их остается только на логистических центрах сортировать по ассортименту и по предприятиям и такими порциями доставлять до предприятий. Без экспедиторов это сделать нельзя.

Коротко проинформирую о работе Союза транспортников России. Сегодняшний этап развития экономики показывает, что бизнес динамично развивается и нужно более активно соединять усилия власти и бизнеса. В этой

связи ряд наших отраслевых союзов организовал Союз транспортников России, которому поручили сконцентрировать эти усилия на тех направлениях, где одиночный Союз пробиться не может.

Первая задача, которая нам поставлена, войти в политическую систему, т.е. в Госдуму, с тем, чтобы там представлять транспортников более активно. Нам это практически удалось. Мы помогли «Единой России» на выборах, и сейчас они включили 18 транспортных проблем для решения на 4 года. Наши пожелания учли в формировании Комитета по транспорту в Госдуме. На днях мы провели в нем совместное заседание, выработали решения, сейчас отработывается план действий, а наших экспертов они включат в экспертный совет Госдумы.

Мы выстраиваем систему взаимоотношений с правительственным блоком. Создаем сеть в регионах, и в первую очередь – это Северо-Западный регион и Дальневосточный.

В принципе, мы сумели заложить базу, в которой можем более активно лоббировать интересы наших членов. Конечно, она еще не совершенна, ее надо доделать, но мы приложим все усилия, чтобы она была еще более мощной.

Считаю, что без экспедиторских систем транспорт никогда не будет богатым, что без эффективных высокотехнологичных, хорошо оснащенных экспедиторских систем наш товар никогда не будет конкурентоспособным.



Евгений КАЗАНЦЕВ,  
председатель КТС СНГ



## Глобальные вопросы решаем вместе

Рынок транспортно-экспедиторских услуг России в рамках СНГ в последнее время активно развивается и совершенствуется. Сотрудничество в области транспорта государств СНГ осуществляется в рамках соответствующего межгосударственного соглашения. Принятый 30 июня 2003 года федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» является воплощением интересов всех участников транспортного процесса — и экспедиторов, и грузовладельцев, и перевозчиков. Созданы объективные предпосылки для наращивания темпов согласованного развития товаропроводящей сети государств Содружества.

В настоящее время примерно 80% товаров внешней торговли и более 2 млн. предприятий мелкого и среднего бизнеса государств — участников СНГ обслуживаются национальными транспортно-экспедиторскими компаниями. С учетом этого, а также в соответствии с программой действий по развитию

стран Содружества одной из основных задач, решаемой в области транспортного комплекса, является реализация и разработка рациональной схемы транспортно-экономических связей государств Содружества на период до 2010 года, которая должна быть основой для дальнейших исследований и проведения анализа с целью выработки совокупных гармонизированных конкретных предложений по повышению эффективности взаимной внешней торговли. При этом главным в развитии единого цивилизованного рынка является дальнейшее совершенствование транспортно-экспедиторского обеспечения внешнеторговой деятельности государств — участников СНГ.

Достаточно сказать, что торговый оборот между странами Содружества с 1999 года увеличился в 1,7 раза и в прошлом году его объем превысил \$77 млрд. Т.е. мы наконец превысили показатели докризисного 1997 года. Между тем СНГ, имея 5% численности населения планеты, обладает 10% мирового промышлен-

ного потенциала и 25% запасов базовых видов природных ресурсов, однако в мировой торговле имеет долю всего 2%. Поэтому не случайно сейчас СНГ существенно усиливает внимание взаимодействию государств его участников именно в экономической сфере и разрабатывает в настоящее время план по развитию в этом направлении до 2010 года.

Исполкомом СНГ в ближайшее время будет направлен в государства Содружества перечень конкурентоспособной продукции, предлагаемой производителями СНГ. При этом согласованное создание равных и благоприятных условий для деятельности транспортно-экспедиторских компаний является одним из основных условий экономического прогресса для всех государств — участников СНГ. И в качестве главных направлений на первом этапе видится решение следующих задач:

**Первое** — это разработка комплекса предложений по системе практических мер по созданию экспедиторской индустрии путем развития взаимодействия между представителями союзов и ассоциаций и общественных организаций в части совершенствования нормативно-правового обеспечения деятельности в рамках общего рынка транспортных и экспедиторских услуг СНГ.

**Второе** — это обоснование необходимости разработки и принятия межгосударственного соглашения о взаимодействии государств — участников СНГ при осуществлении транспортно-экспедиторской деятельности. Мы в настоящее время разработали проект соглашения с Межпарламентской ассамблеей стран Содружества, которое будет в ближайшее время подписано на уровне председателя КТС, министра транспорта Левитина и председателя Межпарламентской ассамблеи Миронова.

**И третье** — это выработка предложений по разработке и принятию межгосударственных гармонизированных правил транспортно-экспедиторского об-

служивания юридических и физических хозяйствующих субъектов государств СНГ, а также рекомендаций по организации транспортно-экспедиторской деятельности на национальных участках международных транспортных коридоров, припортовых и других транспортных узлах. И здесь я снова возвращаюсь к предложению о создании Союза экспедиторов стран СНГ в рамках Координационного транспортного совещания. Причем Ассоциация экспедиторов Российской Федерации должна выступить инициатором и основным организатором. У нас был разговор несколько месяцев назад на эту тему с президентом АЭР, и мы его откладывали до решения вопроса о предстоящем переходе ОСЖД в Казахстан из Варшавы, и тогда г-н Сингари, президент Ассоциации экспедиторов Казахстана, изъявлял желание возглавить эту работу с учетом того, что он будет руководителем ОСЖД. На сегодня ОСЖД из Варшавы не переезжает, поэтому вопрос о создании Союза экспедиторов стран Содружества остается открытым и давайте мы к нему вернемся с тем, чтобы к конгрессу ФИАТА в сентябре нам прийти не только с общими предложениями о его проведении, но и с нашими конкретными российскими предложениями, которые объединяются в рамках Содружества на таком солидном уровне, как создание Совета экспедиторов.

Многие отраслевые советы исполкома СНГ, в т.ч. и наше Координационное транспортное совещание, активно включились в работу по решению этих задач и, в частности, нами ведется большая работа по формированию транспортных коридоров, разработке концепции транспортной политики стран Содружества, программы развития международных автомобильных услуг и т.д. В этой связи приведу в пример состоявшееся 18 марта 2003 года в Алма-Ате совещание экспертов 18 стран Европы





и Азии, включая и 12 государств Содружества. На нем присутствовал только один представитель от экспедиторских ассоциаций стран Содружества — вице-президент Ассоциации экспедиторов Казахстана, который выступал и нашел нишу для решения экспедиторских вопросов в обсуждаемой проблеме. В результате, когда принимали итоговый документ, по нашей инициативе было отмечено, что использование коридоров должно быть основано на рыночных критериях или критериях затрат времени, надежности и удобства. Соответственно, имеется необходимость вовлечения транспортных и экспедиторских компаний в проект для того, чтобы они, как и прочие участники, содействовали его успешной реализации.

На встрече представителей министерств транспорта Европы и России в Москве рассмотрен один из главных вопросов — развитие общеевропейских коридоров, где мы должны найти там свою нишу.

Исходя из этих задач, нами было принято решение рассмотреть на заседании заместителей министров транспорта стран СНГ в Минске вопросы об участии государств Содружества в двух важных документах. Это коридор «Север-Юг», который сегодня Россия ставит на щит и говорит, что это наше детище, которое нуждается в реализации и совершенствовании.

Мы его вынесли для обсуждения, попросили соответствующих руководителей Министерства транспорта и Евроазиатского транспортного союза, чтобы они обозначили все приоритеты, которые нужно решить в реализации этого коридора. К сожалению, не получилось обсуждения этого вопроса ни по линии министерства, ни по линии Евроазиатского транспортного союза, которые даже не приехали на это совещание.

Наверное, нам с вами нужно проявить активность. Необходимо к конгрессу ФИАТА в Москве в сентябре будущего года иметь реальные результаты именно по экспедиторской линии в формировании этого коридора.

Второй пример, который хотелось бы привести, это состоявшаяся в прошлом году конференция в С.-Петербурге. Это солидная Международная евроазиатская транспортная конференция, там тоже есть задачи,

поставленные перед экспедиторским корпусом.

Прошло полгода, и сказать о реализации этого итогового документа пока нечего. Очевидно, к нему надо возвращаться не только на уровне собраний ассоциации, но и в целом по крупным направлениям деятельности.

16 июня т.г. состоится Совет министров транспорта стран СНГ в Астане, где эти вопросы включены в повестку дня. Если подготовимся и поставим вопросы для решения перед министрами по этим двум направлениям, мы сделаем большое дело.

В отношении дальнейшего сотрудничества России со странами СНГ. В ближайшие годы оно будет одним из основных направлений внешней политики РФ. В газете «Ведомости» в выступлении министра иностранных дел Российской Федерации четко обозначены приоритеты — Содружество Независимых Государств. И именно сегодня Россия занимает лидирующее положение среди стран СНГ по экспорту и импорту продукции: 84,7% — по экспорту и 76,5% — по импорту.

Особое внимание предстоит уделить вопросам недопущения во взаимоотношениях со странами СНГ случаев применения отдельными из них методов недобросовестной конкуренции, более широкого использования в этой сфере международных норм и правил, о чем сегодня здесь очень много говорилось.

В первую очередь предстоит обеспечить выполнение российской стороной плана реализации важнейших мероприятий, направленных на развитие и повышение эффективности взаимодействия стран Содружества в экономической сфере до 2010 года. Этот план утвержден Советом глав правительств 19 сентября прошлого года. В этом плане 11 документов по транспорту, по которым ведется обсуждение в прессе. И в каждом документе есть непосредственная задача для экспедиторского корпуса не только России, но и всех государств Содружества.

Хочу пожелать экспедиторам успехов в реализации всех сегодняшних предложений и чтобы вопросы, которые сегодня рассматривались, не сводить все к узким оперативным решениям, а раздвигать рамки до решения глобальных вопросов.

## РЖД готово к заключению новых соглашений по транспортировке нефти

АО «Российские железные дороги» (РЖД) готово к заключению новых соглашений по транзиту и экспорту нефти, сообщил президент компании Геннадий Фадеев журналистам в Калининграде.

«В нынешних условиях РЖД технически готовы к перевозке новых объемов нефти как на внутрироссийских, так и на экспортных направлениях. Сегодня надо внимательно смотреть, стоит ли строить дорогие нефтепроводы, когда железные дороги способны справиться с этой задачей», — сказал он.

Г. Фадеев напомнил, что ранее РЖД и НК «ЮКОС» подписали соглашение об экспорте нефти в Китай. В текущем году объем перевозок нефти в эту страну железной дорогой составит 6,5 млн. тонн, в 2005 году — 8,5 млн. тонн, а в 2006 году — 15 млн. тонн.

По словам Г. Фадеева, сегодня перевозки нефти являются самыми высокорентабельными. «Уже сегодня нам говорят о перспективах поставок нефти из Коми и Северного Урала в объемах примерно 30 млн. тонн в год. К этому надо готовиться весьма серьезно, так как это напрямую будет оказывать влияние на доходную базу РЖД», — подчеркнул он.

## ВСЖД намерена к 2010 г. увеличить перевозки нефти в Китай до 20 млн. тонн в год

Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги», РЖД) планирует к 2010 году увеличить объем перевозки нефти в Китай в рамках соглашения между РЖД и НК «ЮКОС» до 20 млн. тонн в год.

Как сообщается в пресс-релизе филиала, в апреле текущего года в ходе реализации соглашения ВСЖД перевезла 1 млн. 115,8 тыс. тонн нефти компании ЗАО «ЮКОС-Транссервис», что на 15,1% больше запланированных объемов. В прошлом месяце «ЮКОС-Транссервис» планировал отгрузить 987,6 тыс. тонн, однако план был превышен на 128,2 тыс. тонн.

Как сообщалось, президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев и председатель совета директоров НК «ЮКОС» Семен Кукес в конце марта подписали соглашение о сотрудничестве в организации поставок нефти в Китай. При этом в 2004 году поставки ЮКОСа в Китай запланированы в объеме 6,4 млн. тонн, в 2005 году — 8,5 млн. тонн, в 2006 году — 15 млн. тонн.

Увеличение объема поставок потребует строительства новых путей и электрификацию одного из участков железной дороги в Восточной Сибири, что предусматривает инвестиции в объеме 40 млрд. рублей.

В феврале 2004 года ЮКОС заключил контракты на 2004-2005 годы на поставку нефти в Китай. В 2004 году ЮКОС намерен поставить CNPC 3,86 млн. тонн и Sinopec — 2,55 млн. тонн, затем в 2005 году для CNPC — 5,5 млн. тонн и Sinopec — 3-3,5 млн. тонн.

## Железные дороги должны перевозить металл по тарифам мирового рынка

Железные дороги должны перевозить продукцию металлургических комбинатов по тарифам, которые действуют на мировом рынке, заявил президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев.

«Казалось бы, если металл идет на экспорт и за него там хорошо платят, то и цены на перевозку этого груза также должны быть на мировом уровне. Но РЖД этого не позволяют делать. Экономика не может нормально развиваться, если одна отрасль продает продукцию по мировым ценам, а другая везет эту продукцию на своем хребте по внутренним ценам», — отметил Г. Фадеев.

Президент РЖД выразил надежду, что Правительство РФ обратит внимание на этот ценовой дисбаланс и отрегулирует ситуацию. При этом Г. Фадеев отметил, что его предложение не означает принятие каких-то административных мер.

В Ярославле Г. Фадеев также объявил о планах РЖД по созданию собственной таможенно-экспедиционной компании. «У компании около 1 тыс. хороших складов временного хранения грузов, великолепные железнодорожные терминалы. В связи с этим РЖД планируют создание собственной компании с тем, чтобы железные дороги могли принимать экспортно-импортные грузы, растаможивать их и выдавать заказчикам. Этот вариант согласован со всеми ведомствами, в том числе и таможенными органами», — уточнил глава РЖД.

Присоединяюсь к критическим замечаниям, которые были высказаны в адрес ОАО «РЖД», особенно по поводу применения правил по сопровождению и охране грузов и применения нулевой ставки НДС. Но хотелось бы обсудить несколько другой аспект нашей деятельности.

Неоднократно и практически во всех выступлениях отмечалось, что сейчас произошли значительные изменения в российском законодательстве, которое регулирует нашу деятельность.

Действительно, такого закона, как закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», раньше не было, однако сейчас по-прежнему остается актуальным установление правового статуса экспедитора и, в частности, различие между участниками транспортного процесса.

Транспортные устав и кодекс достаточно четко определяют таких участников, как грузоотправители и грузополучатели и самого перевозчика. Однако о тех организациях, которые действуют между этими участниками, т.е. об экспедиторах, сказано очень мало. Перечисление в законодательстве прав и обязанностей экспедитора не позволяет нам в полной мере взаимодействовать на равных с перевозчиком. Особенно это наблюдается при взаимодействии с перевозчиками-монополистами, которыми является ОАО «РЖД». Т.е. получается, если оценить действующие нормативные акты и в т.ч. такие документы, как существующие сейчас в виде проекта Правила транспортно-экспедиционной деятельности, можно прийти к неутешительному выводу, что экспедитор определяется как лицо, оказывающее любые услуги, связанные с перевозкой грузов на основании заключенного с клиентом договора транспортной экспедиции. Это общий вывод.

В публикациях неоднократно отмечалось, что определения не вошли в закон. Это наш минус, над которым нужно работать, и в первую очередь Ассоциации экспедиторов России.

То, что касается неопределенности этого статуса, прозвучало достаточно характерно в выступлении первого вице-президента ОАО «РЖД» А. Беловой, которая сказала, что работа с экспедиторами, грузоотправителями и операторами продолжается и будет продолжена.

Почему это симптоматично? Потому что именно здесь начинает проявляться, кто такие операторы, кто такие экспедиторы и почему экспедиторы не могут являться гру-



Игорь САНКОВСКИЙ,  
главный юрист-консультант ООО «Аппарель-2000»

## Экспедитор по-прежнему не имеет правовой базы

зоотправителями, а грузоотправители – экспедиторами? С этой точки зрения ОАО «РЖД» видит перед собой в основной массе грузоотправителей и грузополучателей.

Экспедитор – величина абстрактная. Многие существующие проблемы в организации перевозки, включая эти сложности, можно проиллюстрировать на примере обеспечения охраны и сопровождения.

Не буду сейчас рассматривать такие аспекты, как ценовая политика охраны или изменения тарифа, но новые правила перевозок грузов с охраной и сопровождением на самом деле сейчас существенно изменили, причем изменили официально. Что именно? Были введены новые организации или новые, не имеющие аналогов системы работы по сравнению с ранее существовавшими. Ведомственная охрана практически одновременно с началом деятельности ОАО «РЖД» была выведена из его состава. Но сами правила не создали какой-либо вменяемой системы работы или системы взаимодействия всех участников транспортного процесса.

В результате получается так, что у экспедитора как у организации, потенциально организующей этот процесс, появилась дополнительная проблема – обязанности, которые связаны в первую очередь с оплатой по охране и сопровождению грузов, особенно по тем договорам, которые заключались не самой экспедиторской организацией, а, например, грузоотправителями или грузополучателями, которые зачастую не являются непосредственными клиентами экспедитора. Ситуация всем известна – клиент не обязательно может быть отправитель или получатель груза.

Тем не менее эти правила были введены в таком виде в действие с 1 октября 2003 года. В этом вопросе хотелось бы отметить активность АЭР. В обсуждении проблемы принимали участие и отдельные экспедиторы, и ассоциация в целом, прошел ряд запросов в Правительство России, которые инициировали проекты изменений в действующие правила. Сейчас

пока они не приняты и не понятно, в каком виде будут приняты.

Хотелось бы попросить АЭР продолжать действовать в этом направлении, потому что именно в изменении правил будет конечный результат этой деятельности, а не в направлении запросов.

На примере этих правил стало видно, что, например, монополист ОАО «РЖД» продолжает быть монополистом, все положения, которые ранее могли трактоваться каким-то альтернативным образом, сейчас трактуются только в пользу перевозчика.

Эти правила, кроме неудобства, дополнительных затрат и пр., по сути, снимают всякую ответственность с перевозчика за сохранность этих грузов. В первую очередь это касается доставки под таможенным контролем.

Конечно, даже в рамках этих правил вполне возможно легально, на уровне, соответствующем действующему законодательству, разрешить существующую проблему. Пусть действительно перевозчик заключает договор с любой охраной, которая необходима, пусть действительно охраняет груз, который включен в перечень. Нужно сделать еще один небольшой шаг, а именно – в самих правилах установить критерий, по которому те или иные грузы могут быть отнесены к обязательно охраняемым.

Это текущая работа, но тем не менее она затрагивает каждого из нас.

Еще хотелось бы отметить, что в существующей ситуации основная масса оплаты перевозок проводится через экспедиторов, не являющихся отправителем и получателем. Это создает дополнительные сложности для экспедиторов, особенно в свете последних апрельских телеграмм ЦФТО, которые действительно пытаются обязать нас собирать целый ряд документов, к которым зачастую мы не имеем никакого физического отношения, а только теоретически через целый ряд договоров с точки зрения их сбора.

Еще один момент, который необ-

ходимо с участием ассоциации отметить на уровне правительства, РЖД и всех возможных органов. Речь идет не только о сборе документов сумм, составляющих 18% от ставки. Эта проблема обозначилась в первую очередь месяц-полтора назад, когда такие предложения пошли от охраны, теперь от ОАО «РЖД». Дело в том, что даже если обеспечивать такие залоговые суммы, хотя не вижу здесь никакого правового обоснования, тем не менее, когда возникнет вопрос непредоставления экспедитором ряда документов, подтверждающих для перевозчика правомерность применения ставки НДС 0%, неизменно встанет вопрос о том, каким образом будут меняться финансовые документы. Останется нулевая ставка или будет счета-фактуры с 18%? А как будет решаться вопрос о пенях и штрафах, которые обязан будет платить железнодорожный перевозчик за то, что несвоевременно были представлены документы или применена ставка не та, которая изначально декларировалась?

Все изложенное возвращает нас к ранее упомянутому отсутствию надлежащего правового регулирования экспедиторской деятельности и ставит вопрос о проблемах адекватного восприятия как экспедитора, так и ассоциации в целом с точки зрения действующего законодательства, т.е. с точки зрения именно самостоятельности такой фигуры, назовем является экспедитор.

Считаю, что АЭР в текущем году и в дальнейшем должна проводить активную политику по повышению роли и поддержанию статуса экспедитора как неотъемлемого участника транспортного процесса, включая совершенствование существующей нормативно-правовой базы экспедиторской деятельности, осуществлять защиту интересов экспедиторского сообщества как перед органами государственной власти, так и перед организациями-монополистами.



Андрей ГОЛУБЧИК,  
ООО «Транссибирский Интермодальный сервис»

## Цена вопроса – доверие грузовладельца

В силу географического положения нашей страны экспедитор в своей работе не может обойтись без услуг железных дорог. Большинство интермодальных перевозчиков так или иначе работают с участием железнодорожного транспорта.

То, что эта реформа состоялась и МПС теперь потеряло руководящие функции, наверное, хорошо. После этого отрасль продолжает функционировать – тоже хорошо. Но как она функционирует – попробуем разобраться.

Не секрет, что большая часть перевозок по стране осуществляется с использованием Транссибирской магистрали: грузы идут с Востока на Запад, в классическом транзите – на Финляндию, в меньшей степени – на Центральную Европу через Белоруссию.

К великому сожалению, повышение железнодорожного тарифа, свершившееся в конце декабря 2003 г., и то, как его провело тогдашнее МПС, поколебало уверенность участников перевозок по Транссибирской магистрали в стабильности и предсказуемости доставки грузов с использованием Транссиба.

Несколько слов об охране груза. При кажущейся незначительности этого вопроса он уже более полугода волнует как российских, так и иностранных экспедиторов и наших партнеров. Разделение функций перевозки и охраны груза между ОАО «РЖД» и федеральным госпредприятием «Военизированной охрана» вызывает массу вопросов, начиная от неразберихи на местах и кончая вопросом ответственности за сохранность перевозимого груза. Либо это перевозчик, как это принято во всем мире, либо другая некая организация, с которой нас всех обяжали заключить отдельные договоры на охрану.

Мы считаем, что целесообразно сохранить старую схему расчетов, когда в величину железнодорожного тарифа входила стоимость охраны, т.е. ОАО «РЖД» должно,

как и ранее и как положено перевозчику, принимать на себя все функции, а потом самостоятельно рассчитываться с той компанией по охране, которую оно считает необходимым нанять.

В результате перевозки грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона через порт Восточный в Центральную Азию и Европу стали полностью неконкурентоспособными на сегодняшний день. Кто наш конкурент? Традиционно морские перевозчики, а сейчас уже и Транскитайская магистраль.

Корпорация Daewoo Motors уже официально известила нас о том, что все грузы назначением на свои сборочные заводы в Узбекистане переводит на Транскитайскую магистраль. Почему? Все очень просто, цена вопроса \$92 за 20-футовый контейнер – увеличение тарифа, которое ДЭУ не устраивает.

Но, к сожалению, несмотря на эти тревожные факты, служба охраны МПС с 01.01.2004 увеличила сбор за охрану грузов, перевозимых в контейнерах по Транссибу. Это и привело к значительному увеличению стоимости перевозки грузов как в направлении порт Восточный – Финляндия, так и в транзите на Среднюю Азию.

В связи с этим возникает простой вопрос – почему в течение всего 2003 года, т.е. уже после увеличения размера транзитного тарифа на \$204 за 40-футовый контейнер, вопрос о дополнительном сборе за охрану не возник, т.е. стоимость охраны, как и ранее, входила в величину тарифа, а в этом году вопрос возник, несмотря на то, что сам железнодорожный тариф тоже не уменьшился.

7 апреля с.г. на свет появился еще один эпохальный документ, рожденный железнодорожниками, который называется «О порядке сбора документов для применения нулевой ставки НДС при импортных перевозках грузов». Другими словами, в начале апреля 2004 г. железнодорожники предлагают экспедиторам за 15 дней собрать документы по каждой отправке,

начиная с 01.10.2003.

По нашим подсчетам, для того чтобы эту работу выполнить только в нашей компании, нам ежедневно нужно собирать по 1000 комплектов документов. Сколько же их будет в целом по России? А сколько потребуются министерских клерков, чтобы просто перелопатить эту гору макулатуры.

Невыполнимость подобных требований железнодорожников очевидна, как очевидно и то, что последние события вынуждают экспедиторов физически включать в стоимость продаваемых нами тарифов и охрану с НДС, и НДС на импортные грузы, что, естественно, увеличивает и без того не самые низкие ставки на перевозки в первую очередь по Транссибу. Как итог клиенты предпочитают использовать альтернативные способы доставки.

Кроме того, во всей этой чехарде существует еще один момент, который называется двойное налогообложение, в частности НДС на транспортные услуги. При выпуске груза в свободное обращение таможен всегда учитывает величину транспортной составляющей при начислении таможенной стоимости груза и начисляет на нее НДС. Но в свете последних веяний мы, транспортники, тоже начинаем требовать НДС с грузополучателя.

Что же получается? Растут цены, а чиновничья неразбериха приводит к очередному витку этого роста цен.

Еще в декабре 2002 г. министр экономического развития и торговли Г. Греф обратился к Президенту России В. Путину с письмом № 5471, где затронул вопросы о предоставлении нулевой ставки НДС. Президент согласился с доводами и распisał поручение Касьянову, Волошину, Франку, Кудрину подготовить все материалы к весенней сессии Госдумы 2003 года. Где сегодня решение этой проблемы? Получается, что чиновники смогли благополучно и абсолютно безболезненно для себя спустить на тормозах указание президента,

наглядно продемонстрировав, что судьба российской транспортной отрасли им глубоко безразлична.

А тем временем началось бегство грузовладельцев с Транссиба. В начале февраля 2004 г. делегация корпорации «LG электроникс» официально уведомила Координационный совет по транссибирским перевозкам о том, что в случае отсутствия немедленных конструктивных шагов со стороны МПС по отмене или значительному снижению ставок компания LG в течение 3-4 месяцев переключит весь свой поток грузов, идущих сегодня через порт Восточный на Центральную Азию, на Транскитайскую магистраль. Вот цитата из этого обращения: «Ввиду непредсказуемости тарифной политики на Транссибирской магистрали и резкого, ничем не объяснимого удорожания перевозок...». Может, объем LG 150-200 40-футовых контейнеров в месяц в масштабах МПС ничего не значит?

Надо отметить, что все описываемые события происходят на фоне инвестирования правительством Китая огромных средств в модернизацию железнодорожной сети страны. В течение последнего десятилетия они вложили в транспортный комплекс более \$30 млрд. Кроме того, в настоящее время Китайские железные дороги активно работают над проектом создания скоростных контейнерных поездов для корейских грузов через свои порты на погранпереход Лошаньково – Дружба. К этому необходимо добавить, что тарифные ставки на Китайских железных дорогах стабильные уже 2 года, и, что самое главное, Китайские железные дороги предоставляют серьезные объемные скидки, чего никогда не делали наши отечественные МПС и РЖД.

Но хочется надеяться на лучшее. Ситуацию на Транссибе можно еще исправить: необходимо значительно снизить ставки на охрану грузов, и особенно грузов, перевозимых в целевых контейнерных поездах, и освободить услуги по охране и импорту грузов от НДС. Если этот шаг сегодня не выполним в силу того, что необходимо внести коррективы в Налоговый кодекс, а это не так просто, то работа по сбору документов, подтверждающих факт возврата НДС, должна осуществляться сотрудниками Российских железных дорог, тем более что оригиналы большинства документов у них и сегодня находятся на руках и существует внутренний порядок сбора таких документов.



# ИЗ ПРОТОКОЛА

Общего собрания членов Ассоциации экспедиторов Российской Федерации  
14 апреля 2004 года

## ПОСТАНОВИЛИ:

- принять новых членов в Ассоциацию экспедиторов Российской Федерации согласно представленному списку;
- исключить из членов Ассоциации экспедиторов Российской Федерации согласно представленному списку.
- признать работу Ассоциации экспедиторов Российской Федерации в отчетном году удовлетворительной.
- утвердить исполнение сметы финансово-хозяйственной деятельности за 2003 год;
- утвердить смету финансово-хозяйственной деятельности на 2004 год.
- утвердить акт проверки финансово-хозяйственной деятельности за 2003 год.
- утвердить изменения в Устав Ассоциации экспедиторов Российской Федерации.
- исключить из состава Совета Ассоциации В. Шейко — генерального директора ООО «Союзвнештранс» по личной просьбе, ввести в состав Совета Ассоциации П. Баскакова — директора филиала ОАО «РЖД», Центра по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» и Г. Титова — генерального директора ЗАО «Транскон»;
- учредить памятную медаль «Афанасий Никитин».

Председатель собрания В. АЛИСЕЙЧИК  
Секретарь собрания Ю. СИТКОВ



**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР**

Журнал «Международный экспедитор» на рынке профессиональных транспортных изданий с 1998 года.

В каждом номере:

- О транспортной стратегии России;
- О работе Ассоциации экспедиторов России;
- О проблемах российского экспедиторского бизнеса;
- О транспортно-экспедиторских компаниях.

Адрес: 103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6  
Контактный телефон/факс: (095) 927-86-68, 921-30-04

Стоимость подписки на I полугодие 2004 года:  
Россия – 420 руб., страны СНГ – \$75\*,  
Зарубежные – \$185\*  
Тираж 5000 экземпляров  
Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2004 г.:  
Для России – 47767, для СНГ – 47967,  
годовой для России – 79196  
\* На весь год.

# ПРОБЛЕМЫ гармонизации транспортных стратегий РФ и ЕС

(По материалам семинара «Перспективные направления гармонизации транспортных стратегий России и ЕС», состоявшегося в мае т.г. в Москве)

Российские железные дороги ставят себе целью достижение глубокой интеграции в евроазиатскую транспортную систему. Согласно Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), участником которого с 1994 года является Россия, «Российские железные дороги» проводят мероприятия по приведению железнодорожных линий, терминалов, пограничных пунктов к установленным в соглашении техническим параметрам и эксплуатационным показателям в соответствии с европейскими стандартами.

Международные товаропотоки в сообщении России с европейскими странами перемещаются в основном по международным транспортным коридорам, проходящим через пограничные переходы или порты России.

Конференция министров транспорта в 1994 году создала систему общеевропейских (Критских) международных транспортных коридоров на территории Европы (из них по территории России проходят № 1, 2 и 9).

Развитие перевозок грузов в европейском направлении сдерживается рядом технических, технологических и нормативно-правовых факторов, таких как разная ширина колеи, что требует производить перестановку тележек с колесными парами или перегрузку ваго-

нов на пограничных станциях, разные требования к габаритам подвижного состава и применение разного транспортного права при перевозках грузов.

В целях повышения эффективности и увеличения объемов перевозок в сообщении с европейскими странами необходимо сблизить транспортное право и технологию перевозок грузов.

Так, примером, показывающим, насколько унификация транспортного права и технологии перевозок влияет на конкурентоспособность прямого железнодорожного сообщения, является сообщение между Россией и Финляндией. К практическим преимуществам данного направления можно отнести следующее:

- унифицированное транспортное законодательство.

Вопросы организации перевозок грузов с участием российских и финских железных дорог решаются в соответствии с двусторонним соглашением между Правительством РФ и Правительством Финляндии о прямом российско-финском железнодорожном сообщении (16 апреля 1996 г.).

На практике это означает, что перевозки осуществляются по одной накладной без переоформления на границе с применением единых технических и технологических требований, что положительно сказывается на качестве перевозки;

- одинаковая ширина колеи.

Финляндия — единственная страна — член ЕС, имеющая одинаковую ширину колеи с РЖД и железными дорогами государств —



участников СНГ. Это означает не только экономию времени и возможность доставки грузов без дополнительного перегруза на границе до любой станции в России и СНГ, но и улучшает сохранность грузов;

- на Финских железных дорогах габариты приближения строений позволяют использовать при перевозках по территории Финляндии подвижной состав РЖД.

Также совместно с Финскими железными дорогами была разработана комплексная программа развития пограничных железнодорожных станций на финляндско-российской границе; проведена модернизация железнодорожной инфраструктуры и организация скоростного движения на линии Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва; разработана система электронного документооборота между Финляндией и Россией на пограничных переходах.

В настоящее время завершаются работы по подготовке пакета документов российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения (условия перевозок пассажиров, багажа, товаробага и грузов в российско-финляндском прямом железнодо-

рожном сообщении), принятие которого будет способствовать совершенствованию организации перевозок между железными дорогами Финляндии и России.

Такие меры будут способствовать дальнейшему росту объемов перевозок как внешнеторговых, так и грузов международного транзита в сообщении Россия — Финляндия.

Другим примером интеграции российских железных дорог в европейскую транспортную систему является тесное сотрудничество в области железнодорожных перевозок между Россией и Германией.

В октябре в Екатеринбурге в рамках российско-немецкой встречи на высшем уровне руководителями железных дорог России и Германии был подписан «Меморандум о сотрудничестве в области пассажирских и грузовых перевозок», в котором предусматриваются технологические и технические решения по сокращению времени доставки грузов, электронный обмен данными, а также гармонизация норм транспортного права и разработка концепции совместных действий по расширению

транспортного бизнеса.

В качестве примера совершенствования технологии перевозок в международном транспортном коридоре №2 ДБ Карго, ПКП, БЧ и РЖД была предложена технология перевозок грузов в международном сообщении — ускоренные грузовые поезда «Россия-Экспресс» (Германия — Польша — Белоруссия — Россия) и «Европа-Экспресс» в обратном направлении.

Эта технология предусматривает:

- сокращение времени в пути на три дня и более по сравнению со временем на перевозку грузов на направлении Восток — Запад — Восток обычными поездами (например, в поезде Берлин — Москва вместо 9 дней срок доставки составляет 6 дней);
- курсирование поездов по установленному графику;
- ускорение прохождения таможенных процедур;
- диспетчерский контроль за движением поездов;
- повышение надежности перевозки грузов.

31 марта 2004 года в ходе рабочего визита президента ОАО «РЖД» Фадеева Г. М. в Германию состоялось заседание «круглого стола» с участием представителей немецких промышленных компаний, где обсуждались варианты сотрудничества. По итогам встречи был подписан Меморандум о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и Немецким транспортным форумом.

В рамках реализации меморандума по инициативе немецких железных дорог будет создана рабочая группа транспорта по координации транспортной политики между ЕС и Россией, где будут рассматриваться вопросы: управления мультимодальными грузовыми потоками; развития инфраструктуры в рамках международных транспортных коридоров; гармонизации правовых отношений; введения новых технологий и т.д.

Создание рабочей группы транспорта придаст новую тематическую ориентацию секции транспорта «Круглого стола промышленников» (КСП) ЕС — Россия.

В 2003 году Государственным Советом России была разработана транспортная стратегия страны до 2020 года, которая

прошла широкое обсуждение и одобрена Президентом России. В настоящее время этот документ находится на доработке в Правительстве России и в скором времени будет представлен для окончательного утверждения.

В соответствии с положениями транспортной стратегии ОАО «РЖД» в своей долгосрочной стратегии развития предусматривает меры, направленные на:

- расширение и углубление сотрудничества с международными организациями в реализации межгосударственных соглашений в области железнодорожного транспорта (в том числе принимаемых на двусторонней основе),
- повышение роли железнодорожного транспорта в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона;
- интеграцию российского железнодорожного транспорта в европейскую транспортную систему;
- повышение участия в международных транспортных проектах и программах.

Немаловажное значение ОАО «РЖД» уделяет также развитию экспорта услуг железнодорожного транспорта. Экспорт транспортных услуг должен развиваться в таких направлениях, как увеличение доли участия российских железных дорог в поставке отечественных экспортных грузов на мировые рынки; в доставке импортных грузов и перевозках грузов третьих стран; в развитии использования транзитного потенциала российских железных дорог.

В соответствии с транспортной стратегией России государство поддерживает отечественные транспортные организации, работающие на международных рынках транспортных услуг. Эта поддержка предусматривает, в частности, создание для российских перевозчиков благоприятных экономических условий ведения бизнеса, создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, соответствующей требованиям, предъявляемым к ней при работе на международных рынках и обеспечивающим конкурентоспособность услуг отечественных операторов, разработку и реализацию мер, стимулирующих отечественных грузоотправителей к заключению договоров поставки на базисных условиях, предусматривающих перевозку экспортных грузов отечественными транспортными организациями и др.

В целях повышения использования транзитного потенциала ОАО «РЖД» рассматривает российские железные дороги не только как элемент развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста российской экономики.

Для повышения уровня реализации транзитного потенциала российских железных дорог предполагается:

- активная государственная поддержка транзитных проектов ОАО «РЖД» на международной арене, формирование выгодных для России международных альянсов;
- планирование модернизации

инфраструктуры российских железных дорог с учетом приоритетного развития транзитных международных транспортных коридоров;

— поддержка инвестиционных проектов, в том числе международных, направленных на развитие транзитных перевозок;

— дальнейшее развитие логистических технологий, информационных систем, всей инфраструктуры транзитных перевозок, ускоряющих доставку транзитных грузов;

— техническая модернизация и совершенствование экономических режимов в воздушных транзитных коридорах, проходящих через воздушное пространство России;

— создание при участии государства национального оператора транзитных перевозок;

— разработка экономических механизмов, позволяющих использовать выгоды транзитного положения субъектов Российской Федерации;

— участие в разработке общей стратегии развития сети международных транспортных коридоров, проходящих по европейским и азиатским направлениям, в рамках формирования новых транзитных магистралей континентального значения;

— разработка при участии субъектов Российской Федерации проектов создания и развития транзитных коридоров, дополняющих базовые международные транспортные коридоры (далее — МТК).

**Стратегия ОАО «РЖД» по развитию железнодорожного сообщения со странами Евросоюза после расширения ЕС.**

С учетом положений транспортной стратегии в настоящее время ОАО «РЖД» осуществляет разработку стратегии развития компании до 2010 года, в которой увеличение международных перевозок, эффективное использование транзитного потенциала России и расширение взаимодействия с иностранными железными дорогами занимают особое место.

Приоритетными проектами в этой сфере являются:

- развитие пассажирского движения между Россией и странами ЕС, повышение ско-



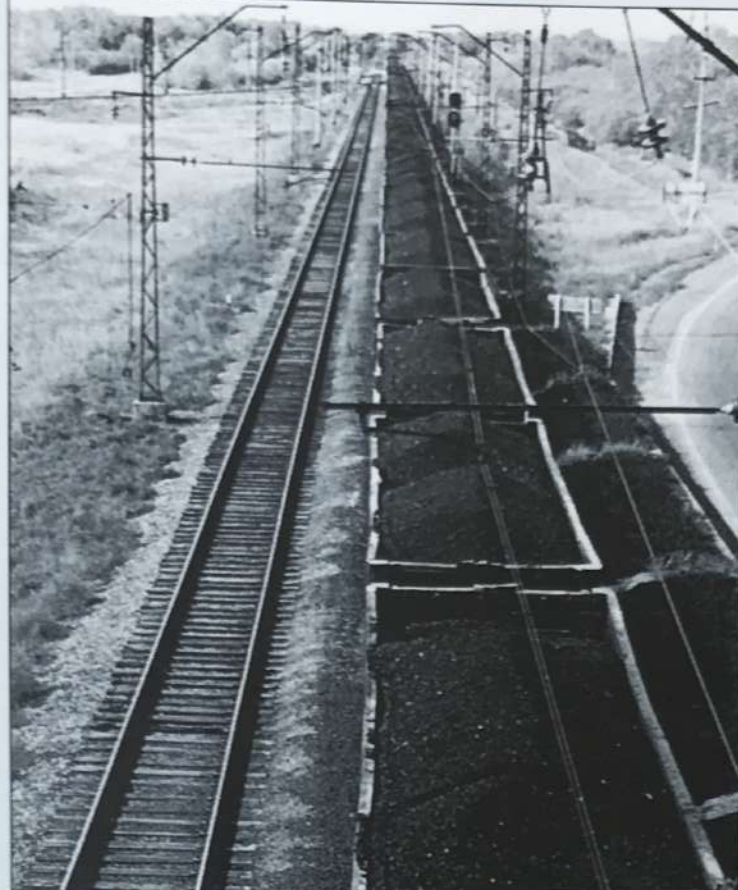
ростей и качества пассажирских перевозок. Первые проекты в этой области уже реализуются, а между ОАО «РЖД» и немецкими дорогами подписано соответствующее соглашение, в рамках которого осуществляется организация пассажирских перевозок между Калининградом и Берлином, Санкт-Петербургом и Берлином. Кроме того, в настоящее время активизируется работа по организации скоростного движения по направлению Москва — Санкт-Петербург — Хельсинки;

- совершенствование технической базы для беспрепятственного пропуска поездов без затратной и долгой перестановки тележек разной колеи. Уже в 2004 году через Калининград в Россию пойдут первые поезда с автоматически изменяемой шириной колеи с европейской на российскую и наоборот;

- развитие перевозок контейнеров с использованием инфраструктуры Российских железных дорог. В этой сфере накоплен немалый опыт, уже несколько лет между странами ЕС и крупными транспортными центрами страны курсируют специальные контейнерные поезда, аналогичные составы осуществляют перевозку контейнеров по маршруту страны АТР — Европа и обеспечивают устойчивую связь этих регионов. Эффективность данного маршрута уже оценена по достоинству многими собственниками грузов, так как перевозка по этому маршруту осуществляется гораздо быстрее с высоким качеством и по конкурентоспособной цене. Например, недавно автомобилестроительные компании Японии решили перенести часть перевозок комплектующих для своих заводов в Восточной Европе с моря на маршруты, разработанные ОАО «РЖД». Дополнительную привлекательность этот транспортный мост между Европой и странами АТР приобретет после решения вопроса о воссоединении Транскорейской магистрали.

Для решения указанных задач ОАО «РЖД» продолжит динамично развивать на территории России инфраструктуру международных транспортных коридоров.

Основные российские железнодорожные направления имеют значительные резервы про-



пускной и провозной способности, а также высокое техническое оснащение, которое в основном соответствует международным требованиям. Дальнейшее их развитие в связи с формированием международных транспортных коридоров направлено на реконструкцию и модернизацию инфраструктуры с целью повышения скорости движения поездов, реконструкцию существующих и строительство новых пограничных и припортовых станций, подходов к строящимся и существующим портам, совершенствование информационных и других сервисных служб.

Развитие международных транспортных коридоров становится еще более актуальным в связи с необходимостью предоставления качественных, высокотехнологичных транспортных услуг для предстоящего в ближайшие несколько лет вступления России во Всемирную торговую организацию.

В связи с этим в середине 80-х годов Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН было инициировано рассмотрение вопроса создания международных транспортных коридоров (МТК) для обеспечения международного сотрудничества между европейскими государствами.

В первой половине 90-х годов

в связи с изменениями, произошедшими в экономике и политике стран Восточной Европы, исчезновением препятствий, затруднявших интеграционные процессы, вопрос создания МТК стал особенно актуальным для обеспечения динамично развивающихся экономических связей между странами Западной и Восточной Европы.

Начало широкому сотрудничеству между российскими железными дорогами и Комиссией ЕС было положено после подписания в 1994 г. Российской Федерацией Соглашения о партнерстве и сотрудничестве с Европейским союзом и вступления России в Совет Европы.

Основными целями формирования и развития международных транспортных коридоров на территории России являются создание благоприятных условий для привлечения на национальные транспортные коммуникации транзитных грузопотоков, расширение внешнеторговых связей, повышение конкурентоспособности российских товаропроизводителей и транспортных предприятий на мировых товарных и фрахтовых рынках.

ОАО «РЖД» осуществляют практические действия в рамках европейских транспортных коридоров, определенных 2-й Всеобщеевропейской конференцией по

вопросам транспорта на Крите в 1994 г.

Развивается международное сотрудничество со странами — участницами транспортных коридоров и Комиссией ЕС, координируются действия в части развития железнодорожной инфраструктуры и совершенствования управления перевозочным процессом.

### Общеввропейские транспортные коридоры в России

По территории России проходят участки трех общеевропейских транспортных коридоров: №1, №2 и №9. Общая протяженность железнодорожных линий, входящих в общеевропейские транспортные коридоры на территории России, составляет около 2 тыс. км, состоящих в основном из хорошо технически вооруженных двухпутных и электрифицированных линий.

#### Коридор № 1

В состав международного транспортного коридора №1 Таллин — Рига — Советск — Калининград — Мамоново — Гданьск на территории Российской Федерации входит железнодорожный участок Советск — Калининград — Мамоново — гос. граница.

Протяженность железнодорожного участка Советск — Калининград — Мамоново — 180 км. Это практически на всем протяжении однопутная линия, тяга поезда — тепловозная.

Рассматриваемый участок коридора обеспечивает подход к акватории порта Калининград, российско-польской границе, выход на железные дороги Литвы, а также в Латвию и Эстонию.

В настоящее время принято правительственное решение о строительстве комбинированного многоцелевого грузопассажирского автомобильно-железнодорожного паромного комплекса Усть-Луга — Балтийск — порты Германии.

#### Коридор № 2

Международный транспортный коридор № 2 Берлин — Варшава — Минск — Москва обеспечивает возрастающие перевозки грузов в международном сообщении Восток — Запад.

В январе 1995 г. в Берлине подписан Меморандум о взаимопонимании между странами-

участницами и Комиссией Европейского союза по развитию транспортного коридора Берлин — Варшава — Минск — Москва.

Позднее в рамках данного меморандума заключено четырехстороннее **Соглашение** железнодорожных администраций о сотрудничестве в реконструкции и модернизации железнодорожной магистрали Берлин — Варшава — Минск — Москва.

В ходе II Евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, сентябрь 2000 г.) подписано Дополнение к Меморандуму о продлении коридора до Нижнего Новгорода.

ОАО «РЖД» России совместно с железными дорогами Германии, Польши и Беларуси накоплен значительный опыт по организации эффективной эксплуатации направления Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород как составной части трансъвропейской сети интермодальных перевозок.

Примерно половина объемов перевозок экспортных грузов России в Польшу проходит по транспортному коридору № 2, а импортные грузы из Польши в Россию поступают по этому коридору почти полностью.

В рамках коридора обращаются два фирменных поезда. Это контейнерные поезда «Восточный ветер» (с 1995 г.), курсирующий по маршруту Берлин — Москва, и ускоренный грузовой поезд «Россия-Экспресс» (с 1998 г.) в сообщении Россия — Германия.

ОАО «РЖД» России уделяет большое внимание вопросу повышения конкурентоспособности транспортного коридора № 2. В этих целях разрабатываются конкурентоспособные ставки для контейнерных и транзитных поездов. Однако высокие тарифные ставки на польских и немецких железных дорогах сдерживают контейнерные перевозки.

Для определения необходимости развития инфраструктуры транспортного коридора № 2 разработано технико-экономическое обоснование организации скоростного движения пассажирских поездов со скоростью 160 км/ч.

Целью разработки ТЭО является определение необходимых мероприятий для организации

скоростного движения пассажирских поездов на направлении Москва — Нижний Новгород в условиях совмещенного движения пассажирских и грузовых поездов с определением капитальных вложений, необходимых для реализации намеченных мероприятий.

В результате намеченных мероприятий может быть обеспечено движение пассажирских поездов со скоростью 160 км/час на протяжении 252 км, что составляет 57% от общей длины линии. Сокращение времени следования пассажирских поездов составит по сравнению с настоящим временем 3 ч. 55 мин.



Учитывая возрастающее значение евроазиатских транспортных связей и геополитическое положение России, федеральной целевой программой по развитию скоростного и высокоскоростного движения поездов предусмотрено продление скоростного направления Москва — Нижний Новгород до Екатеринбурга и далее по Транссибирской магистрали до Новосибирска.

ОАО «РЖД» проводит работу по формированию современной инфраструктуры и привлечению дополнительных объемов грузов на железнодорожное направление в транспортном коридоре Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород.

В 2003 году железными доро-

гами России, Белоруссии, Польши и Германии разработан **четырёхсторонний проект** по активизации сотрудничества в международном транспортном коридоре № 2. Концепция развития коридора предусматривает развитие скоростного движения на магистрали и оптимизацию технологии перевозок грузов.

#### Коридор № 9

Направление Бусловская — Санкт-Петербург — Москва — Суземка является частью транспортного коридора № 9 Хельсинки — Бусловская — Санкт-Петербург — Москва — Суземка.

По транспортному коридору № 9 в настоящее время курсиру-

пассажирского движения с использованием на ней технологичных ускоренных контейнерных поездов.

Значительные работы ведутся на железнодорожном направлении, входящем в транспортный коридор № 9, обеспечивающем выход на железные дороги Финляндии и к порту Санкт-Петербург. ОАО «РЖД» осуществлена комплексная реконструкция магистрали Москва — Санкт-Петербург протяженностью 650 км с целью повышения скоростей движения поездов до 200 км/час. **Совместно с финской стороной принято решение** о повышении скоростей на участке Санкт-Петербург — Бусловская — Хельсинки. ОАО «РЖД» определена экономическая эффективность этой меры.

В состав международного транспортного коридора № 9 входит железнодорожный участок Нестеров — Черняховск — Калининград Калининградской железной дороги, являющийся частью ответвления Киев — Минск — Нестеров — Черняховск — Калининград/Клайпеда.

Протяженность железнодорожного участка Нестеров — Черняховск — Калининград — 153 км. Участок двухпутный, оборудован на всем протяжении полуавтоматической блокировкой, тяга поезда — тепловозная. Весовые нормы грузовых поездов составляют 3200 т в направлении на Нестеров и 3600 т в обратном направлении. Максимально допустимые скорости движения поездов составляют 100 км/час для пассажирских поездов и 80 км/час — для грузовых. Пропуск поездов по погранпереходу Нестеров — Кибартай составляет 14-15 пар поездов в сутки.

Из-за недостаточного развития станций Нестеров и Черняховск **рассматривается вопрос** о строительстве новой пограничной станции с совмещением на ней операций технического, пограничного и таможенного досмотра поездов. В настоящее время институтом «Югосжелдорпроект» разработан проект строительства станции **Чернышевское**. **Общая стоимость** строительных работ составляет **1,4 млрд. руб.** (в ценах 2003 г.).

Пресс-служба ОАО «РЖД»



# Приглашаем к сотрудничеству!

## ЗАО «Ильичевсквнештранс» — 10 лет в новом качестве в транспортной инфраструктуре Украины



**Василий ЯКИМОВ,**  
производственный директор  
ЗАО «Ильичевсквнештранс»

**ЗАО «Ильичевсквнештранс» — на сегодняшний день единственный из стран СНГ зарубежный член Ассоциации экспедиторов РФ. Десятилетний юбилей успешной работы акционерного общества отмечается в мае этого года.**

История предприятия начинается с решения о создании в сентябре 1962 года на базе Министерства внешней торговли СССР Ильичевской конторы ВО «Союзвнештранс», в задачу которой входила организация транспортно-экспедиторского обслуживания грузооборота всех импортных и экспортных поставок через Ильичевский порт.

В течение всего этого времени предприятие успешно развивалось, строилось, укрепляло свою материально-техническую базу и после акционирования в 1994 году стало закрытым акционерным обществом «Ильичевсквнештранс», 100% акций которого владеют члены общества, без участия государства.

ЗАО «Ильичевсквнештранс» (сокращенно — ИВТ) — одна из крупнейших на Украине транспортно-экспедиторских компаний. Территория предприятия занимает площадь свыше 35 гектаров, на которой расположены 120.000 м<sup>2</sup> складской площади, в т.ч. 55.000 м<sup>2</sup> — крытые склады, обеспечивающие возможность единовременного хранения более 100 тыс. т различных грузов; контейнерный терминал вместимостью 2500 морских контейнеров TEU. Таможенные лицензионные склады площадью более 15.500 м<sup>2</sup> позволяют хранить различные экспортно-импортные и транзитные грузы, в том числе акцизные. Железнодорожные подъездные пути способны принять одновременно около 100 вагонов. Предприятие имеет в своем распоряжении подъемно-транспортное оборудование: от контейнерных перегружателей и колесных кранов «КАТО» грузоподъемностью 50 тонн до средств малой механизации. Кроме этого, в нашей собственности имеются тентовые трейлеры «Мерседес», «Вольво» и «Скания» для международных автоперевозок по странам СНГ и Европы.

ЗАО «ИВТ» территориально расположено в Ильичевском транспортном узле. Непосредственно примыкая к незамерзающему Ильичевскому морскому торговому порту и к одной из крупнейших железнодорожных станций на Одесском узле, предоставляет наиболее выгодные возможности в использовании наземного и морского транспорта, в переработке внешнеторговых грузов.

Круглосуточно охраняемая режимная территория ЗАО «ИВТ» оборудована телевизионным контролем и позволяет обеспечить сохранную и надежную переработку различной номенклатуры ценных грузов.

Специализированные склады, высокий уровень услуг, отмечаемый многими клиентами, комплексное обслуживание при переработке грузов на собственных складах и в порту, развитие сервиса морскими перевозчиками через Ильичевский порт позволяют обеспечить обслуживание любого грузопотока на самом высоком профессиональном уровне.

Среди основных грузопотоков, экспедируемых ИВТ, — хлопковое локно, табачное сырье, оборудование, металлогрузы.

Находясь в течение многих лет на рынке транспортных услуг по обслуживанию хлопка, ИВТ освоил весь комплекс работ, связанных с перегрузкой этого специфического рода груза, и оказывает любые услуги по его перевалке. Это касается транспортировки хлопкового локна от

завода-отправителя до дверей получателя в любой части мира. Основными направлениями являются: перевозки хлопкового локна из стран Средней Азии, Южной Америки (Бразилия), Ближнего Востока (Сирия), Южной Европы (Греция, Испания) в страны Европы и Дальнего Востока.

В соответствии с поручением Президента Украины Л.Кучмы об увеличении роста транзитного грузопотока хлопкового локна, согласно приказу Государственной таможенной службы Украины №130 от 28 февраля 2003г., действует эксперимент по упрощению таможенного контроля и оформления транзитного хлопкового локна в зоне таможенного контроля ЗАО «Ильичевсквнештранс».

Руководство ИВТ постоянно проводит работу по популяризации Украины как страны транзита, интегрированной в общемировую систему транспортных коридоров, и увеличению объемов транзитных грузопотоков. В рамках данной программы 6-7 ноября 2003 года в г. Ильичевске состоялась Первая Международная хлопковая конференция «Ильичевск-Черноморская хлопковая гавань-2003», организаторами которой выступили Министерство транспорта Украины, Агентство по внешним экономическим связям Республики Узбекистан и ЗАО «Ильичевсквнештранс». В качестве почетного гостя от Ассоциации российских экспедиторов на конференции присутствовал и выступил вице-президент АЭР В.Жинкин.

В своем выступлении на конференции руководитель узбекской делегации первый заместитель председателя Агентства по внешним экономическим связям РУ Х. Исламходжаев подчеркнул, что выполнение украинской стороной взятых обязательств, а именно предоставление спецставок на ж/д перевозку и перевалку хлопка, позволило в 2003 г.

В своем выступлении на конференции руководитель узбекской делегации первый заместитель председателя Агентства по внешним экономическим связям РУ Х. Исламходжаев подчеркнул, что выполнение украинской стороной взятых обязательств, а именно предоставление спецставок на ж/д перевозку и перевалку хлопка, позволило в 2003 г.

перевалить через склады ЗАО «Ильичевсквнештранс» более 42 тыс. т хлопковолокна. В ходе состоявшихся во время проведения конференции переговоров ЗАО «ИВТ» было получено официальное подтверждение узбекской стороны о направлении для транзита через Украину, а значит, и через Россию, в 2003-2004 гг. более 100 тыс. т хлопка. Перевалка через Ильичевск – это не просто склады, это, по сути, хлопковая биржа, где покупатель может проверить соответствие товара, дожидаясь необходимой конъюнктуры рынка.

Одним из основных направлений деятельности ЗАО «ИВТ» является предоставление полного комплекса транспортно-экспедиторских услуг клиенту. Ярким примером может служить длительное и успешное сотрудничество с флагманом украинского автомобилестроения – ЗАО «Запорожский автомобильный завод». Являясь его генеральным экспедитором, ИВТ организует поставки машинокомплектов (СКД) для сборки на конвейерах ЗАЗа различными видами транспорта, в т.ч. морским и железнодорожным из Кореи и Польши. В частности, на 2004 г. запланированы перевозки машинокомплектов ж/д транспортом из Польши в объеме не менее 50 контейнерных поездов (с тридцатью 40-футовыми контейнерами) каждый месяц, что составит около 30000 ед. в двадцатифутовом эквиваленте в год.

Одним из успешных проектов ИВТ является сотрудничество с немецкой фирмой «Реестма-Украина», ведущим производителем табачной продукции на Украине. В 2003 г. переработано более 14 тыс. т табака, что составляет 1470 контейнеров TEU. Кроме полного комплекса транспортно-экспедиторских услуг, ИВТ предоставляет услуги по организации склада-накопителя табачного сырья, по приему и размещению прибывающих контейнеров, автомашин и ж/д вагонов с табаком, фумигации груза, выпуску его в сво-



**СОТРУДНИКАМ ЗАО «ИЛЬИЧЕВСКВНЕШТРАНС»**

**Уважаемые коллеги!**

Искренне поздравляем с юбилеем – 10-летием создания акционерного общества!

ЗАО «Ильичевсквнештранс» представляет собой мощный комплекс, сумевший в нелегких условиях преобразований конца XX века сохранить за собой статус одной из ведущих транспортно-экспедиторских компаний Черноморского бассейна.

Высокий профессионализм персонала общества, широкий спектр оказываемых клиентам услуг позволяют надеяться, что вы будете продолжать успешно развиваться и достигнете еще больших успехов.

В день вашего юбилея желаем всем вам доброго здоровья, процветания, успехов и благополучия.

**В.И. Алисейчик,  
президент Ассоциации экспедиторов России**

бодное обращение и оперативной доставке сырья по заявке заказчика собственным автотранспортом на киевскую фабрику фирмы «Реестма». Данная логистическая схема работы позволяет избежать клиенту дополнительных затрат, связанных со строительством складов для сырья в месте производства, задержек, связанных с исполнением необходимых формальностей, в частности сертифицированием и растаможиванием небольшими (контейнерными) партиями, заранее формировать партии сырья для запуска в производство непосредственно с колес.

Приоритетным направлением является продолжение сотрудничества со смежными организациями. В рамках заключенного с ИМТП договора на пользование терминальными услугами ИВТ фактически выполняет роль тыловых складов порта, что позволяет организовывать круглосуточные отгрузки, в первую очередь металлогрузов, на суда, находящиеся под обработкой по варианту «автотранспорт-судно» с соблюдением действующих судочасовых норм, а также организовать

оперативную стафировку контейнеров. Наличие на ИВТ контейнерного депо с постоянным парком порожних 20- и 40-футовых контейнеров практически всех судоходных линий, оперирующих через ИМТП, позволяет освободить порт от несвойственных ему операций по затарке контейнеров и избежать дополнительных затрат, что положительно влияет на увеличение грузооборота через Ильичевский транспортный узел.

Добросовестное выполнение ИВТ своих обязательств при оказании транспортно-экспедиторских услуг дало основание распространить на наше предприятие режим содействия при осуществлении внешнеэкономической деятельности, установленный приказом Таможенной службы Украины № 638 от 10 ноября 2000 г. ИВТ включено в перечень пунктов прибытия автотранспорта, перевозящих грузы под таможенным контролем. Это позволило создать на территории предприятия, в составе ИВТ, грузовой таможенный комплекс, являющийся местом прибытия/отправления и досмотра

грузовых автомобилей. Наличие таможенно-лицензионных складов площадью более 15 тыс. м<sup>2</sup>, являющихся одними из крупнейших на Украине, и склада временного хранения, режим которого разрешает хранить поступающие грузы без изменения таможенного режима до 3 месяцев, без оформления дополнительных документов, позволяет предлагать нашим клиентам оптимальные схемы работы с грузами.

В целях улучшения сервиса по обработке груза на ИВТ расположено грузовое подразделение и проводятся работы по подготовке к размещению руководства и основных отделов таможенного поста Ильичевск Черноморской региональной таможни. Это позволит проводить таможенное оформление грузов в полном объеме по принципу осуществления непрерывного технологического процесса в одном месте и существенно экономить время субъектов ВЭД. Дополнительно на территории ИВТ размещены представители Государственной инспекции по карантину растений Украины и Министерства экологии и природных ресурсов Украины, которые оформляют товаротранспортные документы; имеется филиал ПУМБ, что позволяет оперативно осуществлять платежи и сборы за исполнение таможенных формальностей.

Таким образом, созданы все условия для своевременного и качественного оформления груза. Именно поэтому ЗАО «Ильичевсквнештранс» на протяжении многих лет является действительным членом Украинской транспортно-экспедиторской ассоциации «Укрвнештранс», ассоциированным членом ФИАТА, членом АСМАП Украины, Ливерпульской хлопковой ассоциации, Ассоциации экспедиторов Российской Федерации.

Приглашаем к взаимовыгодному сотрудничеству с ЗАО «Ильичевсквнештранс» прежде всего наших коллег по экспедиторскому цеху, экспортеров, промышленные предприятия и деловую элиту России!



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
**ИЛЬЧЕВСКВНЕШТРАНС**

Основано в 1962 г.



Международный экспедитор,  
автоперевозчик, таможенный и  
фрахтовый брокер, владелец складов  
(в т. ч. таможенного лицензионного  
склада, склада временного хранения),  
таможенный перевозчик



## ОСНОВНЫЕ УСЛУГИ:

- Транспортно-экспедиторское обслуживание экспортно-импортных и транзитных грузов.
- Подбор и расчет оптимальных транспортных схем: «Доставка грузов от двери до двери».
- Фрахтование морского тоннажа и контейнерные перевозки во всех направлениях.
- Ж/д перевозки всеми видами подвижного состава по территории Украины, стран СНГ, Европы и в паромном сообщении.
- Автоперевозки грузов собственным автотранспортом по Украине, странам Европы и СНГ.
- Прием, накопление, хранение генеральных грузов, в том числе акцизных, на собственных складах.
- Таможенно-брокерские услуги.



68001, Украина, г. Ильичевск,  
Одесская обл., ул. Промышленная, 2.  
Тел.: +38 (04868) 3-06-58, 6-25-00  
Факс: +38 (04868) 3-06-60, 4-04-13  
E-mail: Info@ivt.il.od.ua

## АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА И НАСУЩНАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ

Леонид ПУЗАНОВ, Сюзанна ИВТУШОК,  
ОСАО «Ингосстрах»

В ходе реформы железнодорожного транспорта на рынке железнодорожных перевозок появляется все больше независимых субъектов хозяйствования. Согласно Федеральному закону «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» на железной дороге появятся такие субъекты хозяйствования, как:

- владельцы инфраструктуры;
- перевозчики и собственники подвижного состава;
- организации и индивидуальные предприниматели, выполняющие вспомогательные работы (услуги) на железнодорожном транспорте.

Таким образом, на железнодорожном транспорте выстраиваются принципиально новые отношения. Деятельность различных субъектов хозяйствования вызывает спрос как на страхование элементов инфраструктуры, страхование каско подвижного состава и контейнеров, так и на страхование различных видов ответственности. Перед каждым независимым оператором встанет дилемма: либо нести на своих плечах груз ответственности за возможное причинение вреда, либо переложить эту ответственность на надежную страховую компанию путем заключения соответствующего договора.

Инвесторы открывают для себя новый привлекательный рынок, производители подвижного состава имеют полный портфель заказов... А чем значительнее инвестиции, тем выше потребность в обеспечении надежной защиты имущественных интересов инвесторов, и именно страховые компании предлагают железнодорожным перевозчикам, операторам и инфраструктурным компаниям новые страховые программы с учетом потребностей каждого хозяйствующего субъекта. Так, открытое страховое акционерное общество «Ингосстрах» сегодня предлагает:

- страхование гражданской ответственности за сохранную доставку груза;
- страхование гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров;
- страхование каско железнодорожного подвижного состава и локомотивов (в том числе при лизинговых и кредитных сделках);
- страхование ответственности за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, не являющихся потребителями транспортных услуг, при эксплуатации подвижного состава (локомотива);

- страхование ответственности за причинение вреда окружающей природной среде.

Страхование различных рисков необходимо и при реализации кредитных и лизинговых схем приобретения и использования подвижного состава, которым суждено занять лидирующее положение как для обновления и замены подвижного состава существующих компаний, так и для создания материальной базы новых участников рынка железнодорожных перевозок. «Ингосстрах» в последние годы ежегодно удваивает свой страховой портфель по такому важному направлению, как страхование каско подвижного состава, и в первую очередь именно за счет широкого внедрения кредитных и лизинговых программ. Можно отметить, что предоставляемые «Ингосстрахом» услуги позволили таким известным перевозчикам и операторам, как ЗАО «ОТЭКО», ООО «ММК-транс», фирма «Транс-Групп АС», ООО «Вестерн Петролеум Транспортиэйшн» компания, группа компаний «Евросиб — Транспортные системы», воплотить в жизнь крупнейшие проекты, связанные с обновлением и эксплуатацией подвижного состава.

Очевидно, что получение кредита в любом банке требует определенного обеспечения. Банки все охотнее принимают в качестве обеспечения кредита подвижной железнодорожный состав и локомотивы, и такой предмет залога, как правило, подлежит страхованию. В страховании залогового имущества в первую очередь заинтересованы сами получатели кредита, так как в случае каких-либо непредвиденных происшествий с предметом залога им необходимо будет восновновить залоговую стоимость. Именно ведущие страховые компании могут оказать предпринятиям необходимую помощь и поддержку...

Одним из показательных примеров работы ОСАО «Ингосстрах» с железнодорожниками может служить опыт сотрудничества с ОАО «АК «Железные дороги Якутии». Являясь одной из первых независимых инфраструктурных железнодорожных компаний России, ОАО «АК «Железные дороги Якутии» может во многом служить образцом эффективного управления сложным транспортным комплексом. С 1999 года «Железные дороги Якутии» сотрудничают с «Ингосстрахом», и среди различных заключенных договоров страхования есть и договор страхования локомотивов.

В октябре 2003 г. на перегоне станция Селигдар - станция Б.-Нимныр произошло столкновение поездов, в результате которого сошли с рельсов два тепловоза, снегоочистительная машина и около тридцати единиц подвижного состава. К сожалению, были и жертвы — погиб машинист одного из тепловозов и был травмирован руководитель дорожных работ.

Оба поврежденных локомотива были застрахованы в якутском филиале «Ингосстраха» и являлись предметом залога в

банке. Таким образом, ремонт локомотивов был необходим не только для возвращения их в хозяйственный оборот ОАО «ЖДЯ», но и для финансового обеспечения кредитной сделки путем восстановления их залоговой стоимости.

С целью оказания помощи ОАО «АК «ЖДЯ» на месте, выяснения причин столкновения тепловозов, степени их повреждений и стоимости восстановительного ремонта. «Ингосстрах» организовал высокопрофессиональную независимую экспертизу поврежденной техники, обстоятельств происшествия, размера причиненного ущерба. Следует отметить, что сервисная поддержка страхователей является одной из важнейших составляющих страховых программ ОСАО «Ингосстрах». После серьезного изучения обстоятельств дела, технической документации по ремонту тягового подвижного состава, методик расчетов и тарифов на производство ремонтных работ, информации завода-производителя и заключений привлеченных специалистов «Ингосстрах» не просто оценил объем и стоимость восстановительных работ — в результате проведенной ра-

боты «АК «Железные дороги Якутии» были предложены варианты возмещения ущерба для проведения наиболее качественного восстановительного ремонта по оптимальным ценам. Общая сметная стоимость ремонта тепловозов превысила 3,6 миллиона рублей, которые и были перечислены «Ингосстрахом» на расчетный счет ОАО «АК «ЖДЯ». Руководство «АК «Железные дороги Якутии», в свою очередь, очень серьезно отнеслось к изучению обстоятельств происшествия, оперативно ликвидировало последствия крушения и предприняло реальные действия по предотвращению подобных неприятностей в будущем. Со своей стороны, «Ингосстрах» готов продолжать сотрудничество с АК «Железные дороги Якутии».

Этот пример ярко демонстрирует, что профессионализм каждой компании, работающей на железной дороге, характеризуется не только умением грамотно управлять транспортным процессом, но и способностью обеспечивать с помощью страховых компаний полноценную и своевременную компенсацию происшедших убытков.

## Доверие можно измерить



**ВРЕМЯ**

Доверие — самый важный капитал, который копят годами. Более чем полувековая история успешной работы компании «Ингосстрах» — это наглядное доказательство доверия наших клиентов.



**СТРАХОВАНИЕ  
ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАТОРОВ**

Тел.: 234-3614;  
e-mail: aromanov@ingos.ru; www.ingos.ru



БРЭНД ГОДА/EFFIE 2003

**ИНГОССТРАХ**  
*Ingosstrakh*

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.

Лицензия № 4064Д МФ РФ

# TRANS RUSSIA 2005

10 ЛЕТ УСПЕХА  
10 YEARS OF SUCCESS

# 10

10-я ЮБИЛЕЙНАЯ  
МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ  
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

10th ANNIVERSARY OF THE MOSCOW  
INTERNATIONAL  
TRANSPORT & LOGISTICS  
EXHIBITION & CONFERENCE

22-25 марта 2005  
СК "Олимпийский",  
Москва, Россия

● 22-25 March 2005  
● Sport complex Olympiysky,  
● Moscow, Russia

Организатор:

Тел.: +7(095) 935 7350  
Факс: +7(095) 935 7351  
E-mail: [transport@ite-expo.ru](mailto:transport@ite-expo.ru)  
[www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)



Organiser:

Tel: +44 207 596 5000  
Fax: +44 207 596 5111  
E-mail: [transport@ite-exhibitions.com](mailto:transport@ite-exhibitions.com)  
[www.transportshows-ite.com](http://www.transportshows-ite.com)

# WWW.TRANSRUSSIA.RU

## ОАО «РЖД» намерено оптимизировать работу с клиентами в сфере грузоперевозок...

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) намерено перейти на новые подходы в работе с клиентами в сфере грузовых перевозок, заявил президент компании Геннадий Фадеев на заседании правления РЖД.

Г. Фадеев отметил, что на железных дорогах России, на всех станциях и грузовых терминалах должен в реальности действовать принцип «клиент-король».

По словам Г. Фадеева, новые подходы требуют внедрения системы, когда клиент сдал груз, оплатил тариф, а дальше все работы по доставке и сохранности груза полностью ложатся на плечи железнодорожников.

Между тем, подчеркнул президент РЖД, в настоящее время по вине работников железных дорог клиент порой вынужден сопровождать груз от станции приема до станции назначения.

Выступивший на заседании правления с докладом вице-президент РЖД, директор Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Салман Бабаев сообщил, что Центр фирменного транспортного обслуживания вместе с железными дорогами разработал новые принципы подходов к процессу организации грузовых перевозок. Намечается, что произойдет четкое разграничение функций между производственным блоком и сбытовым. Первый блок отвечает за перевозки и сохранность грузов, второй — за маркетинг грузовой базы и расчеты с клиентами.

Планируется, что в системе грузовых перевозок на железных дорогах России будет внедрена система единого перечня предоставляемых услуг, единая ценовая политика, единый лицевой счет клиента, принцип «одного окна».

## ...и создает перевозочную и сбытовую компании

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) приступило к созданию перевозочной и сбытовой компаний в сфере грузовых перевозок, сообщил журналистам вице-президент РЖД, директор Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Салман Бабаев.

Он отметил, что программа введения новых подходов в сфере грузовых перевозок при работе с клиентами рассмотрена на проходящем заседании правления РЖД и в целом одобрена.

Новая программа, по словам С. Бабаева, предусматривает, что клиент сможет по электронной почте, факсу, телефону из любого города сделать заявку в сбытовую компанию на вагоны, и работники РЖД сообщат ему, когда будет выполнен его заказ. «Никаких беганий клиентов по железнодорожным вокзалам, грузовым терминалам не будет», — отметил С. Бабаев.

Он отметил, что реализация программы намечается до конца 2004 года.

В свою очередь, первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Хасян Зябиров подчеркнул, что программа реформирования сервисного транспортного обслуживания РЖД — это «большой шаг в сторону клиентов».

## РЖД и Иранские железные дороги подписали меморандум о сотрудничестве

Президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев и президент АО «Иранские железные дороги» Мохаммед Саед Нежад подписали меморандум о сотрудничестве.

По словам Г. Фадеева, соглашение направлено на укрепление сотрудничества между железными дорогами России и Ирана в области перевозок, подвижного состава, инфраструктуры.

Стороны считают важной совместную работу по организации интермодальных перевозок по международному транспортному коридору «Север-Юг», обеспечивающему транспортные связи через порты России и Ирана между европейскими странами с Индией и странами Персидского залива, Южной и Юго-Восточной Азии, отмечается в меморандуме.

В ходе переговоров иранская сторона проявила интерес к движению своих поездов по территории СНГ. Г. Фадеев, в свою очередь, отметил, что этот вопрос будет обсуждаться на ближайшем совете СНГ по железнодорожному транспорту, который состоится в июне в Ташкенте.

В меморандуме отмечается, что компании признают целесообразность возобновления прямого железнодорожного сообщения между Россией и Ираном по западному побережью Каспийского моря.

Также в ходе переговоров было решено, что РЖД в целях ускорения решения вопроса строительства новой линии Астара — Казвин выступит инициатором организации трехсторонней встречи руководителей железных дорог Ирана, России и Азербайджана для определения способов и форм реализации этого проекта, включая возможное создание международного консорциума для строительства и дальнейшей совместной эксплуатации.

Стоимость строительства новой линии Астара — Казвин, по предварительным расчетам, составит \$177 млн. Это будет второй совместный проект РЖД и Иранских железных дорог.

В настоящее время ведется строительство железнодорожной магистрали к морскому порту Оля на Северном Каспии, и 1 августа планируется пустить эту железную дорогу в эксплуатацию. Это позволит наладить регулярное железнодорожное и паромное сообщение из порта Оля к морским портам Ирана на Каспийском побережье.

По расчетам экспертов, в ближайшие 2-3 года объемы перевозок по российско-иранскому международному транспортному коридору «Север-Юг» вырастут в 5 раз — до 10 млн. тонн транзитных контейнерных грузов в год.

## РФ и Польша намерены сохранить объемы железнодорожных перевозок после вступления Польши в ЕС

Международные железнодорожные перевозки между РФ и Польшей сохранятся в прежнем объеме после вступления Польши в Евросоюз, и режим взаимодействия железных дорог двух стран не претерпит больших изменений. Об этом сообщили в департаменте по связям с общественностью ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) со ссылкой на участников состоявшейся в польском городе Бранево рабочей встречи представителей РЖД, Калининградской железной дороги, специалистов РКР Cargo (Польские железные дороги), пограничных и таможенных структур.

Представители Польши, сообщили в РЖД, заверили российских коллег, что революционных перемен в системе международных перевозок после вступления Польши в Евросоюз не предвидится, и на объемах грузоперевозок оно не скажется. Любые административные барьеры, по мнению польских железнодорожников, будут нецелесообразны в первую очередь польской стороне. В связи с этим предполагается, что оформление грузов на российско-польском пограничном переходе Мамоново — Бранево будет производиться с применением прежней нормативной базы.

Одновременно представители польских таможенных органов проинформировали российскую сторону, что в правительстве Польши разрабатывается перечень товаров, которые не должны ввозиться в страны ЕС. Абсолютное большинство железнодорожных грузов, ввозимых в Польшу через калининградские пограничные переходы, в этот перечень не попадают. Исключение может составить только один вид минеральных удобрений — хлористый калий, от импорта которого Польша как член Евросоюза может отказаться.

## Перевозки нефти железнодорожным транспортом в РФ в 2005 г. могут вырасти на 30%

Перевозки нефти железнодорожным транспортом в РФ могут вырасти в 2005 году по сравнению с 2004 годом на 30% — до 8,5 млн. тонн, сообщил президент АО «Российские железные дороги» (РЖД) Геннадий Фадеев на пресс-конференции в Иркутске.

Он отметил, что в 2006 году объем перевозок нефти железнодорожным транспортом в стране может вырасти до 15 млн. тонн, а в перспективе — до 20 млн. тонн.

РЖД для увеличения пропускной способности железной дороги необходимо будет инвестировать \$40 млн. в модернизацию участка ст. Суховская-Южная (Восточно-Сибирская железная дорога) — ст. Забайкальск (Забайкальская железная дорога), по которому осуществляются основные транзитные перевозки нефти.

Г. Фадеев добавил, что в 2004 году объем перевозки нефти из России в Китай составил около 3,8 млн. тонн, что значительно превышает уровень 2003 года. В частности, НК «ЮКОС» в настоящее время ежедневно отправляет по Восточно-Сибирской железной дороге 700-1000 цистерн нефти, сказал он.

Как сообщалось ранее, НК «ЮКОС» в феврале 2004 года заключил контракты на 2004-2005 годы на поставку нефти в Китай. В соответствии с контрактами в 2004 году ЮКОС намерен поставить 3,86 млн. тонн нефти китайской CNPC и 2,55 млн. тонн нефти китайской Sinopec, в 2005 году — 5,5 млн. тонн нефти для CNPC и 3-3,5 млн. тонн нефти для Sinopec.

# Дороги России — будущее экономики



*Меры по реализации подпрограммы «автомобильные дороги России» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)»*

*(Из доклада министра транспорта Игоря ЛЕВИТИНА на заседании правительства)*

Решение задачи по удвоению ВВП требует проведения структурных преобразований в экономике, которые неизбежно приведут к увеличению спроса на автомобильные перевозки, на качество и пропускную способность российской сети автомобильных дорог.

Вместе с тем мы должны ясно понимать, что в своем сегодняшнем состоянии российские дороги не готовы к решению этих задач. В последние годы темпы развития дорожной отрасли существенно отстают от темпов роста экономики и темпов автомобилизации страны. Поэтому одной из причин разработки представляемых мер была острая потребность в выработке комплексного

государственного подхода, направленного на поэтапное исправление той крайне тяжелой ситуации, которая на сегодня сложилась в дорожном хозяйстве страны. Сегодня наиболее острые проблемы отрасли это — высокая степень износа и неудовлетворительное техническое состояние большинства российских автодорог. Только по федеральной сети в серьезной реконструкции и модернизации нуждается не менее трети существующих дорог и не менее 15% эксплуатируемых мостов и путепроводов.

Сегодня около 8 000 км автомобильных дорог работают в режиме перегрузки, а на отдельных участках — вблизи крупных городов — протяженностью около 1500 км наблюдаются систематические многочасовые заторы.

Все это является следствием высоких темпов роста автомобильного парка страны, которые составляют порядка 7-10% в год. Рост парка сказывается на интенсивности движения транспортных потоков, которая за последние годы на опорной сети автодорог возросла в два и более раза. На фоне этой динамики темпы дорожного строительства сегодня намного ниже. К примеру, в прошлом году общая протяженность и пропускная способность дорог общего пользования увеличилась менее чем на 1%.

Следующая проблема — низкая плотность и неоптимальная конфигурация дорожной сети. В настоящее время плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в России составляет всего 5,3 км на одну тысячу жителей,

тогда как в США — 13 км, во Франции — 15 км на одну тысячу жителей. Конфигурация дорожной сети имеет ярко выраженную радиальную структуру, что на ряде направлений приводит к значительному перепробегу автотранспортных средств. Отсюда вытекает следующая масштабная проблема. Это — высокий уровень издержек и стоимости автомобильных перевозок. Себестоимость автомобильных перевозок в России в полтора раза выше, чем в развитых зарубежных странах. Размер транспортной составляющей в конечной себестоимости продукции достигает 15-20% против 7-8% в странах с развитой экономикой.

Острейшая проблема — рост



аварийности и смертности на дорогах. Вдумайтесь! В прошлом году число погибших достигло более 35 000. Общее число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях превысило 240 тыс. человек. Причина значительного числа аварий — это плохое качество дорог. Согласитесь, что мы не можем спокойно смотреть на эти вещи! Около 50 000 населенных пунктов Российской Федерации не имеют круглогодичной связи по дорогам с твердым покрытием. В итоге мы имеем ситуацию, когда часть населения страны, по сути, лишена конституционных прав на получение своевременной медицинской помощи, на свободу перемещения, свободный выбор работы и места своего проживания.

Предмет особой тревоги — это тенденция к постоянному увеличению недоремонта и объектов незавершенного строительства. В прошлом году объем ремонтных работ по федеральной сети составил 52,5%, по территориальной сети — всего 34,5% от нормативной потребности. Мы должны четко осознавать, что в будущем ремонт и восстановление этих дорог обойдутся в 2,5 — 3 раза дороже, чем при своевременном их проведении. Аналогичным образом обстоит дело и с долгостроем. Сегодня объем незавершенного строительства только по объектам, финансируемым федеральным бюджетом, достиг 106 млрд. руб. Расконсервация этих объектов требует дополнительных средств, что резко снижает эффективность уже вложенных инвестиций. Помимо общих инфраструктурных проблем существуют не менее острые проблемы системного порядка, к числу которых относятся недостаточное финансовое обеспечение дорожного хозяйства.

Объем финансирования дорожной отрасли снизился с 2,9% валового внутреннего продукта в 2000 г. до 1,5% в 2003 г. При этом в развитых странах соответствующий показатель обычно составляет 3 — 4% ВВП. В результате ввод в эксплуатацию новых дорог упал до 3 тыс. км. Даже в годы эконо-

номического кризиса вводилось в два раза больше!!! Объемы ремонта уменьшились в полтора раза, не обеспечиваются требования по безопасности движения и качеству дорожных работ. При этом на фоне снижения финансирования растет налоговая нагрузка отрасли. Так, например, в прошлом году плата за отвод лесных угодий для строительства новых автодорог составила более 4 млрд. руб. Объем расходов на уплату налогов на землю — по территориальным автодорогам — в этом году ожидается на уровне 10 млрд. руб.

Внутренние проблемы отрасли это — низкая эффективность управления и расходования бюджетных средств, невысокий технологический уровень и качество дорожных работ, отсутствие зрелых рыночных институтов и механизмов регулирования рыночным спросом. Когда мы говорим о низком технологическом уровне отрасли, то одна из главных причин такого положения состоит в отсутствии рыночной заинтересованности у заказчика и подрядчика в обеспечении высокого качества проводимых дорожных работ. Независимо от результата, «потребитель все равно платит». Только платит не деньгами, а разбитой подвеской своей машины, потерянными здоровьем и временем. Следующая системная проблема — это низкая инвестиционная привлекательность отрасли, в результате чего почти все расходы по содержанию и развитию дорожной инфраструктуры сегодня ложатся на бюджет.

В свою очередь, серьезным препятствием для привлечения частного капитала является отсут-

ствие необходимой законодательной базы. Сегодня у нас нет законов, которые бы регулировали договоры концессии, создание платных автодорог, земельные отношения в дорожном строительстве. Без этого сложно создать адекватный рыночный механизм функционирования и развития дорожной отрасли, сделать его привлекательным и прозрачным для участия частного капитала. Уже сегодня автомобильные дороги становятся одним из основных факторов, сдерживающих экономический рост в стране. Согласно прогнозам при сохранении существующих тенденций к 2010 году:

- свыше 60% автомобильных дорог не будут соответствовать нормативным транспортно-эксплуатационным требованиям, будет иметь место значительное разрушение дорожной сети;

- количество дорожно-транспортных происшествий возрастет на 40-45%;

- практически полностью парализуется движение в мегаполисах и на подходах к крупным городам;

- протяженность федеральных автодорог с превышением нормативной загрузки возрастет в четыре раза, что приведет к снижению средней скорости движения на дорогах страны на 20%;

- сохранится тенденция сокращения сельских населенных пунктов и потери большого числа сельскохозяйственных угодий;

- будет прекращено строительство и реконструкция почти всех объектов. Представляемые меры по реализации подпрограммы нацелены на поэтапное разрешение рассмотренных проблем

и преодоление негативных тенденций в развитии дорожной отрасли. Опыт ведущих стран мира (США, Японии, Германии, Китая) доказывает — при правильно выбранной стратегии и адекватном уровне финансирования автодороги способны стать тем инфраструктурным базисом, на котором выстраивается качественный рост экономики, повышение социальной активности и благосостояния людей.

В области дорожной инфраструктуры предусматривает решение трех основных задач:

Первая задача — это сохранение и модернизация уже существующих дорог, завершение начатого строительства, преодоление тенденций к разрушению дорожной сети.

Вторая — приоритетная модернизация и развитие опорной дорожной сети, в первую очередь — автомагистралей в составе международных транспортных коридоров, а также автодорог, обеспечивающих целостность экономического пространства страны и связи между регионами Российской Федерации.

И третья задача — совершенствование и развитие сети региональных и муниципальных автодорог для реализации потенциала территорий, городов и сел Российской Федерации.

До 2010 г. основные усилия и ресурсы дорожной отрасли будут сконцентрированы на содержании, модернизации и развитии федеральной сети автодорог. Под особый контроль будут взяты объекты незавершенного строительства. При этом необходима корректировка подпрограммы «Автомобильные дороги» в составе ФЦП «Модернизация транспортной системы России» с целью приведения ее в соответствие с транспортной стратегией на основе существующих бюджетных возможностей, действующих федеральных целевых программ, а также по мере создания новых возможностей и инструментов для привлечения дополнительных внебюджетных инвестиций. На основе анализа социально-экономической эффективности сформированы перечни приоритетных объек-



тов реконструкции и модернизации дорожной сети. По каждому из этих объектов определены необходимые объемы финансирования, очередность и предполагаемые сроки выполнения работ. Приведены показатели эффективности планируемых инвестиций. После выполнения в полном объеме работ по объектам незавершенного строительства возможен переход к реализации других инфраструктурных проектов, основную часть которых предполагается осуществить в перспективе.

К числу приоритетных направлений дорожного развития на перспективный период, предусмотренных транспортной стратегией, относятся:

- создание сети многополосных скоростных магистралей на наиболее загруженных транспортных направлениях, формирование новых маршрутов, обеспечивающих оптимальное распределение транспортных потоков в обход крупных городов, создание прямого короткого сообщения между крупнейшими промышленными центрами Российской Федерации;

- создание подъездов к крупным транспортным узлам и объектам транспортной инфраструктуры, увеличение пропускной способности и качества дорожного покрытия дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров;

- формирование опорной дорожной сети в Дальневосточном и Сибирском регионах.

При реализации перечисленных направлений предполагается усилить координацию и взаимодействие при планировании, строительстве и эксплуатации инфраструктурных объектов различных видов транспорта. К приоритетным задачам здесь также относится развитие автомобильных дорог в составе международных транспортных коридоров, обеспечивающих работу и потребности других видов транспорта. Также предполагается оптимизация финансового планирования, которая бы исключила дублирование и неэффективное распределение инвестиций. В каком-то месте выгоднее провести железную дорогу, в дру-

гом — построить аэропорт, в третьем — автомобильную дорогу.

В качестве приоритетных задач и основных инструментов в области системного реформирования отрасли предусматривается:

Во-первых — повышение эффективности управления и расходования бюджетных средств. Предполагается реализация ряда мер по повышению эффективности бюджетных расходов, системы ценообразования и закупок для нужд отрасли, совершенствованию системы планирования и проектирования. Необходимо также оптимизировать структуру и количество государственных предприятий и органов дорожного хозяйства. Часть из них планируется сократить. Реализация этих мер позволит снизить издержки отрасли до 10%.

Во-вторых — это повышение качества и инновационной составляющей дорожных работ. Применение новых технологий и материалов в сочетании с усилением нормативных требований к качеству выполняемых работ, созданием системы гарантийных обязательств подрядчика дадут возможность повысить долговечность дорог, увеличить межремонтные сроки на 20-30%, таким образом, уменьшить общие затраты на ремонт дорог.

В-третьих — это повышение прозрачности отрасли, создание нормальной конкурентной среды на рынке строительно-ремонтных работ, в сфере закупочной деятельности, при проведении государственных тендеров. Одним из возможных механизмов могло бы стать размещение полной и подробной информации о результатах хозяйственной деятельности

дорожных организаций в средствах массовой информации, на интернет-сайтах, а также реализация ряда других мер, направленных на повышение публичности отрасли. В соответствии с проводимой административной реформой и реформой органов местного самоуправления определены направления реформирования дорожного хозяйства.

Они включают пересмотр классификации автомобильных дорог и введение третьего — муниципального уровня автомобильных дорог общего пользования. При этом произойдет изменение системы управления и финансирования автомобильных дорог, перераспределение полномочий и ответственности за состояние дорожной сети между уровнями государственной власти и местного самоуправления. Реализация предлагаемых мер будет невозможна без укрепления существующей финансовой базы дорожного строительства. Здесь прежде всего должны быть определены инструменты, за счет которых финансирование дорожной отрасли может быть доведено до приемлемого и адекватного социально-экономическим потребностям страны уровня.

Первый инструмент, который был уже упомянут — это повышение внутренней эффективности отрасли. Однако здесь необходимо понимать, что проведение системной реформы требует определенного времени, а сложившаяся ситуация в дорожном хозяйстве — безотлагательных и оперативных мер.

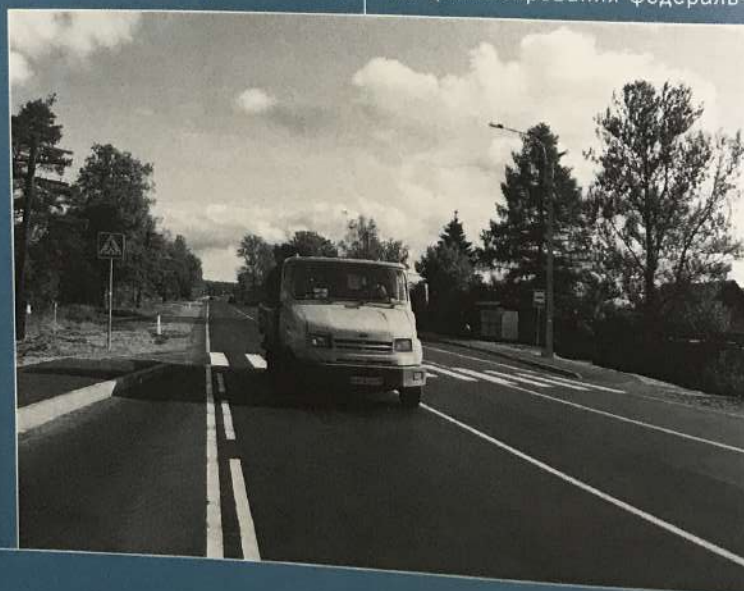
Во-вторых, сегодня необходимо привести в соответствие объемы финансирования федераль-

ной сети дорог с заложенными параметрами федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» — 2002-2010 гг.». Так фактическое финансирование подпрограммы «Автомобильные дороги» за 2002-2004 гг. составило 70% по сравнению с утвержденными параметрами федеральной целевой программы. Объем недофинансирования составил за три года 231 млрд. руб. в текущих ценах.

В-третьих, обеспечение необходимого финансирования дорожных работ на уровне субъектов Федерации и муниципальных органов власти, в ведении которых находится содержание территориальной и муниципальной сети дорог. Одной из экономических основ решения данной проблемы, предусмотренных транспортной стратегией России, является поэтапный переход финансирования сети дорог на механизм, в основу которых положен принцип «пользователь платит».

И наконец, четвертый инструмент расширения финансовой базы дорожной отрасли — это привлечение внебюджетных инвестиций, ресурс, который до настоящего времени оставался практически неиспользованным.

Опыт западных стран показывает, что при грамотной финансовой политике и создании адекватных институциональных условий, дороги, несмотря на государственную форму собственности, могут стать вполне привлекательным сегментом частных инвестиций. Важным фактором является создание прецедента — первых «положительных историй» успешной реализации подобных инвестиционных проектов. Основным организационно-правовым форматом привлечения внебюджетных инвестиций должен стать институт частно-государственного партнерства, реализуемый посредством механизма концессий. Предполагается, что предметом концессионных соглашений будут платные автодороги, строящиеся с привлечением средств будущего концессионера (обычная мировая практика — это распределение финансирования между государством и бизнесом) и



передаваемые ему в эксплуатацию после завершения строительства на длительный срок.

Для государства основанием принятия решения о создании платной дороги должно быть наличие бесплатной альтернативы. На первоначальном этапе реализация первых пилотных проектов частно-государственного партнерства возможна лишь на наиболее загруженных направлениях российской сети автодорог в регионах с высоким платежеспособным спросом. Одно из препятствий на пути формирования рынка «частных дорожных услуг» — несовершенство законодательной базы. Первоочередными мерами здесь должно стать принятие законов «О платных автомобильных дорогах» и «О договорах концессии».

Еще одним серьезным сдерживающим фактором является годовой цикл бюджетного планирования. Сегодня инвестор не может получить четких гарантий, подтверждающих получение бюджетных средств в полном объеме через два, три, четыре года после начала строительства объекта, предполагающего доленое финансирование со стороны государства.

Здесь было бы целесообразно воспользоваться опытом развитых стран и принимать пятилетние целевые бюджетные инвестиционные программы, например по частному дорожному строительству, финансирование которых не может быть пересмотрено при утверждении очередного годового бюджета. Другой инструмент привлечения инвестиций — это рынок финансовых заимствований. Составлен перечень наиболее инвестиционно привлекательных дорожных проектов, которые предполагается реализовать с привлечением внебюджетных заемных средств — с помощью кредитов, займов, через эмиссию ценных бумаг и т.д.

Задача диверсификации финансовой базы отрасли требует от нас более широкого взгляда на предмет хозяйственной деятельности дорожного комплекса. Ведь дорожники не только строят дороги, которые у нас, как известно, бесплатны. Прежде всего строительство

новой дороги — это создание новой стоимости в экономике. Это увеличение цены прилегающих земель, повышение капитализации хозяйственных активов. Это создание новых предприятий и, соответственно, новых рабочих мест, увеличивающих валовой продукт регионов, по которым проложена дорога. Мы могли бы существенно повысить инвестиционную привлекательность дорожных проектов в рамках частно-государственного партнерства, если бы предлагали инвестору получать в управление не только саму дорогу, но и часть прилегающих к ней земельных активов. В этом случае можно было бы значительно сократить сроки окупаемости частных вложений, как за счет развития объектов придорожной инфраструктуры, так и за счет повышения стоимости самих земельных участков.

При обеспечении комплексного сочетания всех предлагаемых мер и предусмотренного в подпрограмме «Автомобильные дороги» уровня финансирования к 2010 г.:

- транспортные издержки пользователей автомобильных дорог снизятся на 5-6%;

- пропускная способность на наиболее загруженных участках возрастет в полтора раза, в среднем по сети на 10-12%;

- средние скорости движения на основных автомагистралях возрастут на 10-15%;

- из-за улучшения дорожных условий количество дорожно-транспортных происшествий снизится на 20-30%, что позволит ежегодно сохранять не менее 4 тыс. человеческих жизней.

В результате нам удастся стабилизировать положение в отрасли и перейти к реализации долгосрочных перспективных проектов по созданию современной автодорожной сети России, отвечающей стратегическим приоритетам социально-экономического развития страны. Реализация мер предусматривается всеми уровнями государственной власти и местного самоуправления. Предполагается в соответствии с ФЦП «Модернизация транспортной системы России» скорректировать программы развития дорог субъектов и муниципальных образований Российской Федерации.

## Автозаводы РФ в I квартале на 16,5% увеличили продажи легковых машин

Российские автопроизводители в первом квартале 2004 года увеличили продажи легковых автомобилей по сравнению с январем-мартом 2003 года на 16,5%, реализовав 259 тыс. 638 машин, сообщили в АО «Автосельхозмаш-холдинг» («АСМ-холдинг»), анализирующем деятельность автомобилестроительных предприятий России и СНГ.

В январе-марте 2004 года АО «АвтоВАЗ» реализовало 179 тыс. 952 легковых автомобиля, что на 13,2% выше аналогичного показателя 2003 года (при объеме производства в январе-марте 2004 года в 173 тыс. 859 машин), АО «ГАЗ» — 16 тыс. 352 автомобиля (почти в два раза больше, объем производства — 16 тыс. 352), АО «Ижмаш-Авто» — 17 тыс. 218 (на 1,2% ниже, объем производства — 18 тыс. 552), дочернее предприятие АО «КАМАЗ», производящее автомобили «Ока», — 9 тыс. 200 (на 7% выше, объем производства — 9 тыс. 138), АО «УАЗ» — 7 тыс. 980 (на 3,8% выше, объем производства — 8 тыс. 456), АО «СеАЗ» — 3 тыс. 838 автомобилей (на 13,7% ниже, объем производства — 3 тыс. 619).

По данным «АСМ-холдинга», ЗАО «Форд Мотор Компани» в первом квартале 2004 года реализовало 5 тыс. 242 машины против 3 тыс. 37 годом ранее. Открытие этого предприятия состоялось в 2002 году.

При этом, как отметили в «АСМ-холдинге», доля «АвтоВАЗа» в общем объеме продаж легковых автомобилей российских производителей в первом квартале 2004 года составила 69,31%, «Иж-Авто» — 6,63%, ГАЗа — 6,3%, КАМАЗа — 3,54%, УАЗа — 3,07%, СеАЗа — 1,48%, ЗАО «Форд Мотор Компани» — 2,02%.



## КАМАЗ начинает серийное производство газовых двигателей

АО «КАМАЗ» в мае начинает серийное производство газовых турбонаддувных двигателей, сообщил генеральный директор компании Сергей Когогин на заседании комиссии некоммерческого партнерства «Российское газовое общество» по использованию природного и сжиженного нефтяного газа в качестве моторного топлива.

По его словам, компания будет производить на первом этапе ежемесячно 150 таких двигателей. При этом он отметил, что объемы производства сдерживаются недостатком навесного оборудования, которое завод получает от поставщиков.

Как пояснил С. Когогин агентству «Интерфакс-Поволжье», КАМАЗ ведет проект создания газового двигателя в течение последних лет при содействии ООО «Уралтрансгаз» (Екатеринбург), которое предоставило автозаводу техническое задание и провело испытания двигателя.

Гендиректор сказал, что КАМАЗ проводил разработку и создание двигателя за счет собственных средств, сумму которых он предпочел не называть. КАМАЗу это стоило немалых денег, но зато сегодня мы значительно опережаем наших конкурентов, — сказал он.

По словам главы компании, КАМАЗ этим летом поставит «Уралтрансгазу» первую партию автобусов «НефАЗ», оборудованных газовым двигателем.

С. Когогин рассчитывает, что проект КАМАЗа по производству газовых двигателей может быть расширен в сотрудничестве с АО «Газпром», заинтересованным в росте рынка газомоторного топлива. В связи с этим стороны планируют заключить соглашение о сотрудничестве.

Рабочий объем двигателя «КамАЗ 820.52-260» составляет 12,5 л, минимальный удельный расход топлива — 218 г/кВт. ч, система питания топливом — распределенный впрыск.

Как сообщалось ранее, доля спецтехники КАМАЗа в нефтяной и газовой отраслях России в 2003 году достигла 24,7%, в текущем году ее предполагается увеличить до 30%.



*Доклад директора Департамента государственной политики в области автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Александра КОЛИКА на семинаре по транспортной стратегии «Россия — ЕС»*

# Стратегия надежных направлений

Известно множество определений транспорта. Согласно одному из них, транспорт — это отрасль, которая создает полезное пространство.

Для России с ее расстояниями это, может быть, наиболее точное определение. Во все времена от эффективности транспорта во многом зависел размер пространства, действительно полезного для граждан и экономики нашей страны.

Поэтому нам близка позиция авторов Римского соглашения, которые, учитывая объемы инвестиций в транспорт и его особую значимость для экономического роста, предусмотрели для транспортной политики особые нормы.

Транспортная стратегия Российской Федерации разработана по поручению Президента России. Она основана на экономических прогнозах и программах правительства, увязана с планами развития базовых отраслей экономики.

В октябре прошлого года документ был рассмотрен на заседании Государственного Совета, а в декабре его одобрило Правительство России.

В кратком обзоре транспортной стратегии России я более подробно остановлюсь на тех положениях, которые наиболее важны в плане развития транспортного диалога России и Европейского союза.

Прежде всего необходимо дать ответ на вопрос — зачем понадобилась разработка этого документа.

Девятилетние годы стали для России сложным периодом перехода к рынку. Транспорт работал в это время устойчиво, не допуская сбоев в обслуживаемых отраслях.

Одновременно и сама транспортная отрасль адаптировалась к рыночным условиям. Был в основном осуществлен переход от транспорт-

ной системы, ориентированной на закрытую экономику и жесткое планирование, к системе, нацеленной на развитие рынка, на рост внешней торговли и международную интеграцию.

В течение последних пяти лет транспорт работает на фоне устойчивого экономического роста. По сравнению с 1998 годом рост объемов перевозок грузов составил 29%. Удвоились объемы переработки в морских портах.

Перевозки пассажиров выросли на 18%. Особенно значимым с точки зрения повышения личной мобильности стал рост воздушных перевозок, который составил 35%.

Тем не менее именно тогда, когда наиболее сложный период кризисного развития был уже, казалось бы, пройден, была поставлена задача разработки новой транспортной стратегии.

Причина в том, что транспортная система России в нынешнем ее состоянии не сможет в полной мере обеспечить тех темпов экономического роста, которые заданы руководством страны и должны за десять лет привести к удвоению валового внутреннего продукта.

Умеренный вариант экономического прогноза предусматривает темпы роста валового внутреннего продукта 4-5% в год. Оптимистический сценарий ориентирует на рост темпами 5-6%, а после 2007 года — до 8%.

Но и при таком развитии событий транспортная система не должна стать тормозом в развитии экономики.

Развитие единого рынка и рост личной мобильности требуют завершения формирования единой опорной транспортной сети.

Повышение конкурентоспособности экономики невозможно без ликвидации технологических и административных барьеров на пути

грузопотоков, которые сохраняются и на границах, и внутри страны.

Самостоятельной точкой экономического роста должно стать повышение экспорта транспортных услуг, включая транзит.

Высокие темпы автомобилизации требуют адекватного развития дорожной сети.

Негативные последствия роста транспортной деятельности должны быть стабилизированы.

Таким образом, транспорт должен не просто обеспечить растущий спрос на перевозки. Он призван стать самостоятельным фактором повышения качества жизни, экономического роста, международной интеграции России.

Транспортная стратегия России содержит три основных блока — это положения государственной транспортной политики, направления развития структурных реформ на транспорте и план развития транспортной инфраструктуры.

Государственная транспортная политика в целом направлена на сокращение государственного вмешательства в развитие транспорта. Вместе с тем она четко определяет сферы ответственности государства в транспортном комплексе.

Прежде всего — это развитие транспортной инфраструктуры.

Для развития единого внутреннего рынка и повышения транспортной доступности регионов необходимо завершить создание единой опорной транспортной сети.

При этом существует принципиальное различие между европейской частью страны и регионами Сибири и Дальнего Востока.

В европейской части России система коммуникаций в основном уже сложилась и нуждается в модернизации и ликвидации отдельных узких мест.

Это, в частности, повышение темпа-

ческих параметров сети автомобильных дорог и сооружение обходов крупнейших городов. Другая важная задача — реконструкция отдельных гидросооружений на внутренних водных путях, которые сегодня ограничивают сквозное судоходство на единой глубоководной системе водных путей европейской части России.

Что касается Сибири и Дальнего Востока, где находятся наиболее перспективные природные ресурсы, то там опорную транспортную сеть необходимо развивать. И для этого намечена реализация ряда масштабных проектов.

Упомяну только два из них. Во-первых, это завершение участка Чита — Хабаровск на автодороге Москва — Владивосток длиной 11 тысяч километров. Она станет самой протяженной в мире национальной автомагистралью и создаст мощные стимулы развития восточных территорий России.

И второй крупнейший проект — сооружение железной дороги к Якутску. В сочетании с развитием автомобильных дорог региона этот проект радикально изменит систему транспортного обеспечения на одной шестой части территории России, сделает ее стабильной и круглогодичной.

Если говорить о развитии инфраструктуры различных видов транспорта, то в стратегии приоритет отдается автомобильным дорогам.

Главная задача — сократить разрыв между темпами автомобилизации России и ее дорожной сетью.

Парк автотранспортных средств возрастает на 7-10% в год. К 2020 году общая численность парка автомобилей возрастет более чем в 2 раза и превысит 60 миллионов.

В перевозках грузов доля авто-

мобильного транспорта сейчас не превышает 12% внутреннего грузооборота. Но в европейской части страны этот показатель достигает 40%. В сфере внешней торговли автотранспортом перевозится свыше 60% всех товаров по их стоимости.

Хорошо известные в Европе негативные последствия автомобилизации все более явственно проявляются и в России. Это и растущий уровень дорожной аварийности, и нагрузка на окружающую среду, и угроза коллапса отдельных узлов и участков транспортной сети. Общая длина системных заторов на подходах к Москве, Санкт-Петербургу и другим крупным городам достигает полутора тысяч километров.

Европейская транспортная политика исходит из необходимости разумного ограничения автомобильных перевозок и опережающего развития альтернативных видов транспорта.

В России ситуация несколько иная. На данном этапе искусственное сдерживание автомобилизации означало бы ограничение роста экономики и личной мобильности.

Транспортная стратегия предусматривает удвоение инвестиций в дорожный сектор и развитие дорожной сети до пропускной способности, отвечающей показателю в 300 автомобилей на тысячу жителей — вдвое больше, чем сегодня. К 2020 году большинство населенных пунктов получит круглогодичный доступ к дорожной сети. Восемь из десяти российских семей смогут активно пользоваться автомобилем.

**Особой задачей, связанной с развитием инфраструктуры, является укрепление положения России на традиционных рынках и обеспечение выхода на новые.**

Прежде всего речь идет о повышении независимости и надежности экспортных коммуникаций в контексте развития энергодиалога России с Евросоюзом и Соединенными Штатами Америки.

Известные ограничения, связанные с использованием Черноморских проливов, зарубежных портов и трубопроводов, проходящих по иностранной территории, не позволяют в перспективе гарантировать надежности ряда традиционных для России экспортных направлений.

Стратегией предусматривается переключение экспортных потоков в восточном и северо-западном направлениях с выходом нефтепроводов на Тихоокеанское и Северное побережья. При этом опора в стратегическом экспорте нефти, угля, других грузов будет сделана на российские порты.

Важным фактором повышения конкурентоспособности российской транспортной системы станет существенное повышение уровня контейнеризации экономики.

Намечено ежегодное 20-процентное увеличение объемов переработки контейнеров, и сейчас такой темп уже поддерживается.

Порт Санкт-Петербург за пять лет удвоил объемы переработки и вышел на уровень 600 тысяч контейнеров в год. Но уже в 2007 году вступит в строй контейнерный терминал в порту Усть-Луга мощностью до 3 миллионов контейнеров в год. Контейнерные мощности будут развиваться также в портах Новороссийск, Оля, Калининград, Восточный.

К 2015 году Россия будет полностью удовлетворять потребности в морских контейнерных перевозках за счет собственных терминалов.

Если говорить о портовой индустрии в целом, то за 10 лет уровень обеспеченности российской внешней торговли собственными портовыми мощностями вырос с 60% до 77%. А к 2020 году мощности российских портов обеспечат до 85% всех внешнеторговых операций.

Развитие контейнеризации станет основой для прогресса в сфере применения мультимодальных и логистических технологий. Мы видим здесь широкое поле для сотрудничества с ЕС. Одним из его аспектов может стать стажировка специалистов, которая будет способствовать распространению «логистического мышления» в организации и управлении всем процессом грузодвижения на едином экономическом пространстве.

**Развитие транспортной инфраструктуры — и в сфере транзита и внешней торговли, и в сфере внутренних перевозок — основано на концепции транспортных коридоров.**

Идеология общеевропейских транспортных коридоров, выдвинутая на Критской конференции в 1994 году, оказалась весьма плодотворной. В 2000 году Правительство России одобрило концепцию продления отдельных критских коридоров по территории России. Идея заключалась в максимальном использовании

выгод географического положения страны и создания оптимальных условий для соединения транспортных систем Европы и Азии.

Основой системы российских международных транспортных коридоров является Транссиб — продолжение трансевропейского коридора №2 до портов Дальнего Востока. Будучи альтернативой традиционному морскому пути из Юго-Восточной Азии в Европу, он уже сейчас способен освоить до 300 тысяч контейнеров в год. Огромный потенциал этого направления подтвержден в обращении к Комиссии европейских сообществ по поводу продления коридора №2 до Екатеринбурга, которое подписали Россия, Белоруссия, Польша и Германия.

Второе базовое направление — это транспортный коридор «Север-Юг», одно из продолжений европейского коридора №9. Он связывает регион Персидского залива, Индии, Пакистана со странами Восточной и Центральной Европы и Скандинавией. Его потенциальная мощность составляет 15-16 миллионов тонн грузов в год. К соглашению России, Ирана и Индии о создании этого коридора присоединились Казахстан и Белоруссия. Рассматриваются заявки еще шести стран.

Концепция евроазиатских коридоров получила развитие в документах второй и третьей евроазиатских конференций по транспорту. Начиная с 1999 года объемы транзитных перевозок через территорию России ежегодно возрастают в среднем на 10 процентов.

**Транспортная стратегия предусматривает формирование на территории страны единой национальной системы транспортных коридоров.** Она станет основой внутренней транспортной сети и одновременно связующим звеном между европейскими и азиатскими коммуникациями.

В общей сложности до 2010 года Россия вложит в реализацию проектов, связанных с развитием евроазиатских транспортных коридоров, порядка \$15 миллиардов.

При этом значительное внимание будет уделено ликвидации технологических и административных барье-

ров, повышению эффективности пограничных и транспортно-таможенных технологий.

Скорость сообщения в основных международных коридорах возрастет на 20-30%. Объем перевозок по ним утроится и достигнет 60-70 млн. тонн в год.

**Положения транспортной стратегии, определяющие основные направления международной интеграции, содержат и конкретные региональные приоритеты.**

Россия будет активно участвовать в формировании общего транспортного пространства стран СНГ и ЕвразЭС, в создании интегрированной транспортной системы Азиатско-Тихоокеанского региона и Шанхайской организации сотрудничества.

Будет развиваться сотрудничество в обеспечении торгово-экономических связей стран, не имеющих выхода к морю.

Особое место отводится созданию общеевропейского транспортного пространства, в том числе совместной работе с Евросоюзом.

Целый ряд проектов, предусмотренных стратегией, непосредственно направлен на решение этой задачи. Должны получить развитие и те результаты, которые были достигнуты при совместном решении вопросов транспортного обеспечения Калининградской области.

В ближайшие годы на Балтике будет открыт ряд паромных линий, соединяющих Санкт-Петербург, порты Ленинградской области, Калининград, порты Германии. На Балтийские паромы предполагается привлечь значительные потоки грузового автотранспорта. Эти проекты созвучны идеям сочетания провозных возможностей морского транспорта и гибкости автомобильного, которые развиваются в «Белой книге» европейской транспортной политики.

Реализуется проект 2К — «Калининград — Клайпеда», направленный на взаимовыгодную специализацию двух соседних портов. Открыто воздушное сообщение Калининграда с рядом европейских городов. При поддержке ЕС модернизируется автомобильная дорога Калининград — Эльблонг.

В полосе коридора №9 завершается строительство обхода Выборга. В 2005 году завершится строительство совместно с Финляндией и ЕС пограничного перехода и новой дороги к границе. В 2006 году войдет в строй автодорожный обход Санкт-Петербурга. Транспортный аспект задачи создания общего экономического пространства особенно актуален в свете расширения Евросоюза. До 1 мая протяженность общей границы России и ЕС составляла



1300 километров. Теперь это 2200 километров, и эта граница не должна быть препятствием росту экономических связей, торговли и туризма между Россией и ЕС, а также растущим евроазиатским торгово-экономическим связям.

Россия и Евросоюз активно участвовали в выработке решений евроазиатских конференций по транспорту, и мы полагаем, что их необходимо учитывать при обновлении целей и задач развития системы транспортных коридоров. Больше внимания следует уделить координации проектов в полосе транспортных коридоров, гармонизации технологий и созданию эффективных координирующих органов.

Транспортная стратегия России исходит из того, что удовлетворение транспортных потребностей не должно вступать в противоречие с приоритетами охраны окружающей среды и здоровья, угро-

ной интеграции. Уровень экологической безопасности ряда проектов, реализуемых в России в рамках энергетического диалога с Европой, значительно превосходит требования национальных стандартов многих стран.

Вместе с тем фактор трансграничности делает бессмысленными попытки локального повышения стандартов и создания изолированных «островков транспортной безопасности». Идя по пути повышения уровня технических стандартов, Россия будет ориентироваться прежде всего на принципы универсального регулирования, разработанные под эгидой ООН.

Особым вызовом нового времени является глобальная угроза терроризма. К сожалению, транспорт является одной из наиболее уязвимых для терроризма сфер деятельности. По оценкам экспертов, от 50 до 70% всех террористических актов в мире совершается

транспортном секторе.

Их общая цель — дальнейшее развитие цивилизованного рынка транспортных услуг, привлечение для инвесторов и предпринимателей.

Преобразования будут продолжены в системе управления портами, аэропортами и внутренними водными путями.

Реформа и техническая модернизация системы управления воздушным движением позволит на порядок сократить число центров управления. Возрастет уровень безопасности и пропускная способность воздушного пространства России.

Федеральные власти будут стимулировать и поддерживать экономическую реформу городского общественного транспорта.

Особо нужно остановиться на продолжении реформы железнодорожного транспорта.

В России этому виду транспорта исторически принадлежит особая роль. И слова «транспорт» и «железная дорога» в русском языке десятилетиями являлись практически синонимами.

Транспортная стратегия исходит из того, что, несмотря на рост автомобильных перевозок, железнодорожный транспорт не будет иметь альтернативы при доставке значительных объемов массовых грузов на средние и дальние расстояния. В первую очередь это относится к обеспечению экспорта энергоносителей и сырья. Лишь одно это обстоятельство определяет роль железнодорожного транспорта как стратегически важного для российской экономики.

Программа структурной реформы железнодорожного транспорта была принята Правительством Российской Федерации в 2001 году.

К настоящему времени достигнут ряд важных результатов. Разработана правовая база работы железнодорожного транспорта в новых условиях. Разделены функции государственного регулирования и организации хозяйственной деятельности. Создана государственная железнодорожная компания ОАО «Российские железные дороги». Развитие института вагонных операторов реально повышает уровень конкуренции в отрасли.

Дальнейшие преобразования будут направлены на совершенствование тарифной политики, на то, чтобы новые субъекты рынка получили недискриминационный доступ к инфраструктуре, на поэтапное прекращение перекрестного субсидирования.

Новые возможности открываются и в области совместной работы России и ЕС. Выделю такие направления, как развитие железнодорожного со-

общения в полосе евроазиатских транспортных коридоров, и в первую очередь — прямого контейнерного сообщения. Это также сотрудничество в сфере эксплуатационной совместимости инфраструктуры и подвижного состава, а также кооперация в производстве техники для железных дорог.

**В заключение позвольте мне затронуть главную общую международную проблему.** В «Белой книге» Евросоюза она названа весьма емко — «Головная боль финансирования» (Headache of Funding).

В российской транспортной стратегии сложившийся уровень финансирования транспорта, который составляет порядка двух процентов ВВП, оценивается как недостаточный.

Предполагается, что на первом этапе, до 2010 года, на развитие транспортной системы необходимо направлять из всех источников до 4% ВВП (или порядка \$20 млрд.). На втором этапе, когда начнут сказываться качественные изменения в инфраструктуре, объем финансирования может быть снижен до 3% ВВП.

Эти показатели стратегии являются пока ориентиром. Реализовать их на практике предстоит при проработке параметров бюджета и конкретных инвестиционных программ.

При этом соотношение государственного и частного финансирования транспорта, которое сегодня составляет 40% к 60% в пользу бюджета, должно измениться на противоположное. Этого предполагается достичь за счет повышения инвестиционной привлекательности транспорта, расширения сферы платных услуг инфраструктуры. Должны получить развитие государственно-частное партнерство и другие механизмы, которые достаточно широко используются в странах ЕС. Этот опыт будет предметом тщательного изучения в России.

Сравнительный анализ документов транспортной политики России и ЕС показывает наличие целого ряда общих озабоченностей и сходных подходов к решению проблем. Нет сомнений, что существуют очевидные предпосылки для развития сотрудничества между Россией и ЕС в области транспорта.

Великому французскому философу Антуану де Сент-Экзюпери принадлежит слово: «Единственная в мире роскошь — это роскошь человеческого общения». Именно в общении, в диалоге, люди лучше узнают и понимают друг друга, находят решения общих проблем и создают новые общие ценности.



жать жизненным интересам будущих поколений.

Для реализации этого базового принципа устойчивого развития в России предстоит проделать большую работу.

На долю транспорта приходится свыше 30% загрязнений окружающей среды и около 13% энергопотребления. Эти показатели имеют отрицательную динамику. Рост дорожной аварийности опережает рост парка автотранспортных средств и приобретает характер общенациональной проблемы.

Из-за неравномерности регионального развития негативные воздействия транспорта также распределены крайне неравномерно. Поэтому усилия по решению проблем экологии и дорожной безопасности будут концентрироваться прежде всего в крупнейших городах, курортных зонах и на территориях, прилегающих к основным транспортным коридорам.

Экологические риски и угрозы крупных транспортных аварий по природе своей трансграничны. Россия учитывает этот фактор как важное условие развития международ-

либо на транспорте, либо при его посредстве.

За два года и восемь месяцев, прошедшие со времени чудовищного террористического акта в Нью-Йорке, в мире многое сделано для защиты транспорта от террористических действий. Но жизнь показывает, что принятые меры не дают пока достаточных гарантий защиты жизни людей, ежедневно совершающих сотни миллионов поездок, полетов и путешествий по воде.

Нет сомнений, что системы обеспечения безопасности будут совершенствоваться, а сфера контроля — расширяться. Но проблема заключается в том, что принимаемые меры не должны замедлять транспортные потоки, снижать эффективность транспорта.

Такой сложности задача возникла перед мировым транспортным сообществом впервые. Ее решение требует постоянного обмена идеями, взаимной информацией о новых разработках и совместной реализации новых технологий.

Транспортная стратегия России предусматривает развитие институциональных преобразований в



# Есть принципиальное соглашение

На пресс-конференции по вопросам взаимодействия железных дорог с российскими морскими портами вице-президент ОАО "РЖД" **Салман БАБАЕВ** отметил, что "основной рост произошел по экспортным перевозкам и был обусловлен подъемом промышленности в России после экономического кризиса в августе 1998 года, а также проведением согласованной тарифной политики на перевозки грузов".

Начиная с 1998 года объем перевозок внешнеторговых грузов через припортовые станции российских железных дорог увеличился более чем в два раза. В том числе экспортные и импортные перевозки возросли в 2,5 раза, транзит — на 24%.

Только в 2002 году, после реализации первого этапа унификации грузовых железнодорожных тарифов, предусматривающего снижение железнодорожных тарифов при перевозках через российские порты, перевозки увеличились на 31,1% к уровню 2001 года.

В 2003 году рост перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов через припортовые станции российских железных дорог назначением в (из) морские порты России составил 8,8% к уровню 2002 года.

По данным Научного центра по комплексным транспортным проблемам Минтранса, перегрузочные мощности морских портов России составляют около 180 млн. тонн в год, в том числе:

Северо-Западного бассейна — 65 млн. тонн;

Южного — 54 млн. тонн;

Дальневосточного — 61 млн. тонн в год.

При этом по ряду крупных морских портов вопрос переиспользования перевалочных мощностей стоит особо остро. Так, мощности по перевалке металлов в портах использованы:

Калининград — на 157,1%, Новороссийск — 124,5%, бумаги в порту Санкт-Петербург — 100,7%, зерна и руды в порту Новороссийск, соответственно, 204,8% и 176,7%.

В условиях, когда крупные порты работают на пределе мощностей, малые порты России имеют недоиспользованные перерабатывающие способности.

Так, например, по Южному бассейну фактическая загрузка пор-

тов по переработке грузов в железнодорожно-водном сообщении составляет по портам:

Азов — 47,9%,

Ейск — 26,5%,

Таганрог — 26,9%,

Темрюк — 13,5%,

Ростов — 13,1%,

Махачкала — 27,8%,

Усть-Донецк — 21,4%;

по Северо-Западному бассейну:

порт Выборг — 23,8%,

Кандалакша — 21,6%,

Архангельск — 18,5%.

Методология построения действующих тарифов не предусматривает создания исключительных тарифных условий для отдельных портов. То есть при перевозке на одно и то же расстояние действует равный тариф независимо от направления (географии перевозок) и конкретных условий работы портов, расположенных на этом расстоянии от грузоотправителя, в частности от величины порта.

Таким образом, решение проблемы загрузки малых портов зависит от морской составляющей, а именно — более высокой стоимости морского фрахта при перевозке грузов через малые порты, чем при перевалке грузов через крупные порты.

Общая индексация тарифов была проведена с 12 января 2004 года. Принятие этого решения позволило обеспечить более равномерную загрузку железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, создать дополнительные ресурсы для вывоза накопленных запасов готовой продукции.

В 2003 году в результате введения конвенционных запретов в адрес припортовых станций дорог России потери погрузки составили 69578 вагонов, или 3997,5 тыс. тонн. Потери провозных платежей — 2390,8 млн. руб.

Недостаточный уровень развития отечественных портовых комплексов приводит не только к сокращению доходов российских железных дорог, но и к потере налоговой базы

в бюджеты всех уровней.

За 12 месяцев 2003 года в направлении российских портов было отклонено заявок на перевозку железнодорожным транспортом в объеме 13,5 млн. т, в том числе 8,1 млн. т нефтяных грузов, 2,6 млн. т удобрений, 1,6 млн. т каменного угля, 0,4 млн. т черных металлов, 0,8 млн. т прочих грузов. Непринятые в российских портах грузы уходят в порты сопредельных государств. В 2003 году к уровню 2002 года отмечалось увеличение объемов перевозок каменного угля в портах Балтии, нефтяных грузов в портах Украины и Балтии.

В настоящее время ОАО "РЖД" совместно с Минтрансом и заинтересованными портами разрабатывают методологию по совершенствованию

процесса перевалки внешнеторговых грузов на основе согласованного подвода вагонов с экспортными грузами и морского тоннажа с распределением экономической ответственности за выполнение совместной технологии между всеми участниками перевозки и перевалки грузов. Обсуждаются вопросы, связанные с простоем подвижного состава на подходах к портам.

Особое внимание как со стороны работников железнодорожного транспорта, так и со стороны портовиков уделяется вопросу о взаимной ответственности за грузы. Как заявили представители обеих сторон, по данному вопросу уже достигнуто принципиальное соглашение.

## Транспортники и региональные власти Центра и Северо-Запада РФ намерены совместно искать инвесторов

Руководители ведущих транспортных организаций Центра и Северо-Запада России и администрации регионов приняли решение о совместном поиске инвесторов для развития транспортной инфраструктуры своих территорий.

Как сообщили в оргкомитете межрегиональной научно-практической конференции «Новые возможности развития северного транспортного направления», участие в конференции приняли, в частности, министр транспорта и связи РФ Игорь Левитин, губернатор Ярославской области Анатолий Лисицын, руководители ОАО «РЖД» и Северной железной дороги (СЖД).

Как сообщил на конференции начальник СЖД Василий Билоха, инвестиции в транспортную инфраструктуру, в частности в развитие железнодорожного транспорта, сдерживает отсутствие юридически состоятельного механизма вложения и возврата инвестиционных ресурсов внешних инвесторов.

По его словам, к руководству СЖД обратились компании «Роснефть», «АРМ-Нефтесервис», «Татнефть-Архангельск» с просьбой увеличить ежегодные перевозки нефтепродуктов на 12,5 млн. тонн. Для освоения таких объемов необходимо развить пропускную способность магистрали на участках Обозерская — Исакогорка — Северодвинск. В. Билоха подчеркнул, что грузоотправители выразили готовность участвовать в финансировании проектов по реконструкции инфраструктуры этих участков, однако из-за проблем с законодательной базой средства на развитие железнодорожного транспорта пока не могут быть перечислены. «Для принципиального разрешения проблемы требуется помощь и поддержка прежде всего федеральных транспортных структур», — отметил В. Билоха.

## эффективность управления перевозками



Первый вице-президент РЖД **Владимир Якунин**, выступая на прошедшей в Сочи 2-й межведомственной научно-практической конференции «ТелекомТранс-2004» заявил, что главным направлением деятельности ОАО «РЖД» по-прежнему остается развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории нашего государства. Россия может и должна использовать свое уникальное положение. Как известно, по территории России проходят 3 общеевропейских транспортных коридора (№ 1, 2 и 9). В РЖД считают, подчеркнул В. Якунин, что «это чрезвычайно важно и в стратегическом, и в политическом, и в чисто экономическом смысле: по оценкам экспертов, **доходы от транзита способны как минимум вдвое увеличить валютные поступления в российский бюджет — до нескольких миллиардов долларов в год.**

В. Якунин подчеркнул, что основную нагрузку в развитии системы международных транспортных коридоров через территорию России примет на себя железнодорожный транспорт. С технической точки зрения, **высокий уровень требований к эффективности управления перевозками выливается в потребность в высоком уровне информатизации.**

Информационные технологии уже стали бизнес-образующим фактором для железнодорожного транспорта и во многом определяют эффективность его работы. Интеграция отечественного железнодорожного транспорта в мировую транспортную систему предъявляет дополнительные требования к развитию информационных технологий и вместе с тем открывает дополнительные возможности, подчеркнул В. Якунин.

По его словам, «практически на всей территории России функционирует волоконно-оптическая магистральная цифровая сеть связи Российских железных дорог, построенная и обслуживаемая принадлежащей железным дорогам компани-

ей «ТрансТелеКом». Сеть охватывает территорию, на которой проживает 90% населения страны, находятся крупные промышленные предприятия, выходит на все основные порты и таможенные терминалы. Это дает реальную возможность интеграции разных видов транспорта на едином информационном уровне. Кроме того, сеть решает задачу выхода во всемирные сети телекоммуникаций через железнодорожные сети связи соседних стран, к которым она присоединяется в пунктах железнодорожных пограничных переходов.

На железных дорогах страны разработан и успешно внедряется комплекс многоцелевых информационных технологий, позволяющий выполнять коммерческие и эксплуатационные процедуры грузовых перевозок на основе электронного обмена данными. Он основывается на развитой отраслевой информационно-телекоммуникационной инфраструктуре.

В отрасли разработана и внедрена информационно-вычислительная система ДИСПАРК, позволяющая в реальном масштабе времени на основе динамических моделей не только решать вопросы контроля за дислокацией вагонного парка на полигонах железных дорог России, СНГ и стран Балтии, но и оптимизировать управление грузопотоками. Внедрена также система управления контейнерными перевозками (ДИСКОН). Начато внедрение системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной транспортной накладной ЭТРАН.

ОАО «Российские железные дороги» приступило к созданию информационных систем, взаимодействующих с системами других видов транспорта. Активно внедряются системы взаимодействия припортовых станций и портов.

Опыт работы таких железных дорог, как Северо-Кавказская и Дальневосточная, свидетельствует, что назрела необходимость комплексного решения вопросов информатизации на стыке различных видов транспорта, начиная с создания единой

нормативной базы.

Оптимальное использование возможностей информационной системы ОАО «РЖД» 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 этого, обеспечиваются существенный рост номенклатуры и повышение качества транспортных и логистических услуг.

Характерно, что все современные направления развития рынка услуг ориентированы на активное применение электронных форм обеспечения деловых операций. В качестве приоритетных направлений внедрения информационных технологий в транспортной логистике можно определить:

- информационную интеграцию в транспорте и в логистике на основе сетевых технологий с целью обеспечения глобального трансъевразийского мониторинга движения грузов;
- развитие сети высокоскоростных платных транспортных магистралей с дистанционными формами контроля и управления;
- совершенствование внутреннего и внешнего документооборота в транспортно-логистических компаниях и центрах на основе технологий Интранет — Экстранет;
- формирование сети виртуальных центров для организации отношений между клиентами и поставщиками логистических услуг;
- решение проблем простоя транспорта на пограничных переходах путем активного внедрения технологий, основанных на электронном документообороте;
- внедрение электронных форм контрактов и платежей;
- информационную интеграцию товаропроизводящих и обслуживающих компаний с потребителями на платформе IP-технологий.

**Преимущества логистических услуг на основе электронных технологий позволят сократить время доставки на 20%, уменьшить среднюю стоимость обработки товаро-**

**транспортных документов на 50%, сократить складские запасы на 30%, уменьшить суммарные затраты на транспортировку и хранение груза на 10... 15%.**

В Российской Федерации наряду с уже имеющимися ТЛЦ в Санкт-Петербурге и Москве такие центры будут созданы в Новороссийске (Ростове), Калининграде, Нижнем Новгороде, Самаре, Астрахани, Владивостоке. В Республике Беларусь центр, видимо, целесообразно создать в Минске, а его филиал — в Бресте.

Сегодня логистически ориентированными компаниями уже достаточно активно используются возможности локальных (Интранет) и открытых глобальных (Интернет) сетевых информационных технологий. Достоинства Интернета очевидны. Однако очевидны и проблемы, возникающие при использовании этой технологии в коммерческих операциях, и прежде всего это проблемы безопасности, точности и надежности — базисные для логистических цепей. Успешное разрешение проблемы логистической глобализации товарообращения связано с комплексным использованием возможностей открытых, условно открытых и закрытых информационных сетей. Все эти проблемы успешно решаются в рамках создаваемой в ОАО «РЖД» системы обеспечения информационной безопасности (СОИБ).

Электронная идентификация и оформление электронного паспорта позволяют отслеживать перемещение грузов на всем пути следования и по запросу пользователя предоставлять информацию в режиме реального времени. Предполагается в ближайшее время сформировать широкий перечень взаимосвязанных информационных и консалтинговых услуг для каждой категории пользователей. Сегодня необходимо совершенствовать технологии профессионального обучения и переподготовки управленческих кадров, причем очевидна необходимость расширения вариантов программ и технологий профессионального обучения, особенно в об-



ности логистики. Дистанционные формы обучения, построенные на базе современных информационных и телекоммуникационных технологий, позволяют при сохранении качества профессиональной подготовки и переподготовки специалистов существенно сократить расходы на обучение.

Большая работа, направленная на создание системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии, ведется в рамках международной программы TEB1M. Ее цель — разработка более гибких решений для международной торговли и логистики, а также координация подобной деятельности. Разработка этой международной программы началась пять лет назад по инициативе Финляндии при активном участии Германии и России. Проекты TEB1M способствуют повышению эффективности, надежности и безопасности транспортировки товаров между Европейским союзом и Российской Федерацией. Кроме этого, TEB1M одобрен в качестве одного из стратегических проектов по развитию глобальной логистики и транспортной сети в регионе Балтийского моря. Поскольку основная часть торговли между ЕС и Россией осуществляется морем, важную роль играют контейнерные и судовые перевозки. Роль железнодорожного транспорта в регионе повышает также и тот фактор, что Финляндия имеет одинаковую с Россией ширину колеи.

Разработка программы вызвана прежде всего интересами совершенствования и развития коммуникаций и глобальной логистики в тяготеющем к Балтике регионе, а также формированием и эксплуатацией международных транспортных коридоров № 1, 2 и 9. С учетом огромной территории страны велика также роль железнодорожного транспорта и при транзитных перевозках Европа — Азия или со странами СНГ и Балтии. Эта программа должна содействовать уменьшению объемов товарно-материальных запасов у получателей и организации товародвижения по системе доставки «точно вовремя». Она позволяет существенно ускорить процесс передачи грузов в смешанных сообщениях, повысить уровень контроля товарных и финансовых потоков. Всего программа TEB1M включает три направления сотрудничества: телематика, внешнеторговая транспортная логистика и взаимодействие информационных систем. В рамках этого сотрудничества разработаны 16 конкретных проектов. За реализацию каждого из них отвечает одна или несколько стран — участниц программы.

Интеграция и оптимизация решений в области обработки перевозочных и других технологических и финансовых документов в процессе оформления перевозок подразумевают активное применение электронного документооборота. В качестве стандарта электронного документооборота целесообразно ориентироваться на использование стандартов UN/EDIFACT (Elektronik Data Interchange for Administration, Commerce and Transport — «Электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте»).

В заключение первый вице-президент компании В. Якунин отметил: «... на сегодня в транспортной системе страны имеются как значительная потребность во внедрении современных информационных и телекоммуникационных технологий, так и существенные заделы по их практическому применению. Настало время реальной координации усилий различных ведомств и предприятий. Только все вместе мы сможем ответить на вызов времени и создать в стране конкурентоспособную транспортную систему».

## РЖД и Немецкий транспортный форум заключили меморандум о сотрудничестве

Президент ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Геннадий Фадеев и руководитель Немецкого транспортного форума Хайнц Дюрр подписали в Берлине меморандум о сотрудничестве, сообщили в Департаменте по связям с общественностью РЖД.

Меморандум предусматривает создание постоянно действующего координационного совета, сопредседателями которого станут Г. Фадеев и Х. Дюрр. Документ предполагает совместную разработку, производство, ремонт и модернизацию имеющегося оборудования и подвижного состава, организацию регулярного пассажирского, а также грузового железнодорожного сообщения между РФ и ФРГ, проведение исследований в области модернизации и реконструкции железнодорожной инфраструктуры, обмен научно-технической информацией.

Для реализации меморандума формируются 5 рабочих групп по направлениям: тяговый подвижной состав, пассажирские перевозки, инфраструктура железных дорог, информационные технологии железных дорог, перспективные научные разработки.

На пресс-конференции по итогам переговоров Г. Фадеев и руководитель Deutsche Bahn AG (Немецкие железные дороги) Хартмут Медорн сообщили, что ОАО «РЖД» примет участие в заседании круглого стола стран — участниц ЕС по вопросам развития единой железнодорожной сети Европы в сентябре 2004 года. Стороны договорились о создании рабочих групп как с немецкой, так и с российской стороны, которые должны будут обеспечить детальную проработку вопроса транспортной интеграции России в ЕС.

Немецкий транспортный форум, отметил в РЖД, координирует работу железнодорожной промышленности Германии, поэтому подписанный меморандум открывает широкие перспективы для сотрудничества российских и германских железнодорожников. В частности, меморандум позволит превратить обсуждаемые ОАО «РЖД» и Deutsche Bahn AG проекты в долгосрочные контракты.

В частности, ОАО «РЖД» и Deutsche Bahn планируют уже в 2004 году реализовать ряд совместных проектов по организации туристических поездов между Москвой, Берлином, Калининградом, Санкт-Петербургом, а также транзитных контейнерных перевозок из Западной Европы в Иран и страны Персидского залива с использованием проходящего по территории России международного транспортного коридора «Север-Юг».

## Калининградская железная дорога введет ведомственную систему радиосвязи стоимостью 457 млн. рублей

Калининградская железная дорога (КЖД) к концу 2004 года введет в эксплуатацию ведомственную систему цифровой радиосвязи стандарта GSM-R, сообщил пресс-секретарь начальника КЖД Александр Першин.

По его словам, стоимость проекта оценивается в 457 млн. рублей. «Проект создания на КЖД ведомственной радиосвязи стандарта GSM-R является пилотным для ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). В дальнейшем он будет использован для распространения по всей системе дорог», — отметил представитель КЖД.

Технологическое оборудование поставляет фирма Siemens. Планируется, что для работы в ведомственной сети связи будут использоваться 2 базовые станции, более 130 возимых радиостанций, 700 носимых. Система радиосвязи позволяет получать видеоинформацию в режиме реального времени с любой станции или перегона дороги.

Введение в эксплуатацию цифровой ведомственной связи позволит обеспечить эффективность работы всей системы формирования движения КЖД.

В настоящее время связь между диспетчерским аппаратом и локомотивными бригадами осуществляется через дежурных по станциям по мере приближения поезда, отметил А. Першин.

Ранее сообщалось, что в 2003 году КЖД перевезла более 17 млн. тонн грузов, что на 17% больше, чем в 2002 году. В 2004 году РЖД инвестируют в развитие инфраструктуры Калининградской железной дороги 1,57 млрд. рублей.

## РЖД рассматривает возможность получения кредита Всемирного банка

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) рассматривает возможность получения кредита Всемирного банка (ВБ), сообщили в Департаменте по связям с общественностью компании.

Этот вопрос обсуждался на встрече представителей ВБ с руководством РЖД. В департаменте отметили, что представители Всемирного банка ранее заявляли о возможности предоставить РЖД кредит в размере от \$500 млн. до \$1 млрд. сроком на 5 лет. Однако это возможно лишь при выполнении РЖД нескольких принципиальных условий. В частности, речь идет о предоставлении экспертам банка программы реструктуризации российского железнодорожного транспорта на ближайшие 5-10 лет, а также общей инвестиционной программы и программы модернизации на этот же срок.

Главным же моментом является то, что подобный кредит может быть предоставлен лишь под государственные гарантии, подчеркнули в РЖД.

# РАСПИСАНИЕ

на II квартал 2004 года

## Рейсы в Японию (JTSL - VSL'S SCHEDULE JAPAN - RUSSIA)

Судно/рейс	Восточный	Иокогама	Кобе	Нагоя	Модзи	Тояма	Пусан	Пусан
<b>АПРЕЛЬ 2004</b>								
КСДЛ-4 Е/В	27-28 Mar	9-9	7-7	-	-	-	1-5/(PAN-4-1)	1-6/(PAN-4)
P.MARU-13W выгр.	01-02	-	-	-	-	-	-	-
P.MARU-14	7-8	14-14	11-12	13-13	-	-	-	-
P.MARU-15	18-19	27-28	24-26	-	23-23	*21-21	-	-
* В зависимости от наличия грузов								
<b>МАЙ 2004</b>								
КСДЛ-5 Е/В	24-25 Apr	7-7	5-5	-	-	-	29-3/(PAN-5-1)	29-4/(PAN-5)
P.MARU-15W выгр.	02-03	-	-	-	-	-	-	-
P.MARU-16	06-07	13-13	11-11	12-12	-	-	-	-
P.MARU-17	17-19	26-27	25-25	-	23-24	*21-21	-	-
* В зависимости от наличия грузов								
<b>ИЮНЬ 2004</b>								
КСДЛ-6 Е/В	29-30 May	11-11	9-9	-	-	-	3-7/(PAN-6-1)	3-8/(PAN-6)
P.MARU-17W выгр.	01-02	-	-	-	-	-	-	-
P.MARU-18	06-07	15-15	11-11	12-14	-	-	-	-
P.MARU-19	18-20	26-28	25-25	-	24-24	*24-24	-	-
* В зависимости от наличия грузов								

## Рейсы в Китай (FCDL - FESCO CHINA DIRECT SERVICE)

Порт	Восточный		Гонконг		Хуанпу (с 1 мая обслуживается фидером через Гонконг)		Шанхай	
	Приход	Отход	Приход	Отход	Приход	Отход	Приход	Отход
<b>Судно/Рейс</b>								
Красногвардеец	171	12/04	13/04	-	-	19/04	22/04	23/04
Художник Н. Рерих	172	18/04	19/04	25/04	-	-	28/04	29/04
Красногвардеец	173	27/04	28/04	03/05	03/05	03/05	06/05	07/05
Художник Н. Рерих	174	03/05	04/05	10/05	10/05	10/05	13/05	14/05
Красногвардеец	175	11/05	12/05	15/05	17/05	17/05	20/05	21/05
Художник Н. Рерих	176	18/05	19/05	24/05	24/05	24/05	27/05	28/05
Красногвардеец	177	25/05	26/05	31/05	31/05	31/05	03/06	04/06
Художник Н. Рерих	178	01/06	02/06	07/06	07/06	07/06	10/06	11/06
Красногвардеец	179	08/06	09/06	14/06	14/06	14/06	17/06	18/06
Художник Н. Рерих	180	15/06	16/06	21/06	21/06	21/06	24/06	25/06
Красногвардеец	181	22/06	23/06	28/06	28/06	28/06	01/07	02/07
Художник Н. Рерих	182	29/06	30/06	05/07	05/07	05/07	08/07	09/07

## Рейсы во Вьетнам (FVDL - FESCO VIETNAM DIRECT LINE)

Заход т/х «Капитан Ляшенко» в порт Хайфон при наличии груза и если позволяет осадка

Порт	Рейс	49	50	51	52	53	54
Находка	Приход	11.04.04	02.05.04	23.05.04	13.06.04	04.07.04	25.07.04
	Отход	13.04.04	04.05.04	25.05.04	15.06.04	06.07.04	27.07.04
Хайфон	Приход	20.04.04	11.05.04	01.06.04	22.06.04	13.07.04	-
	Отход	21.04.04	12.05.04	02.06.04	23.06.04	14.07.04	-
Хошимин	Приход	24.04.04	15.05.04	05.06.04	26.06.04	17.07.04	-
	Отход	25.04.04	16.05.04	06.06.04	27.06.04	18.07.04	-

## Рейсы в Южную Корею (KSDL - KOREA SOUTH DIRECT LINE)

СУДНО	РЕЙС	ВОСТОЧНЫЙ		ВЛАДИВОСТОК		МАСАН		ПУСАН	
ГАМЗАТ ЦАДАСА SHANGHAI EXPRESS		Сб 12:00 - Вс 12:00 Вс 12:00 - Пн 22:00		Вт 8:00 - Ср 18:00		Ср 12:00 - Ср 19:00		Чт 8:00 - Чт 14:00 Пт 8:00 - Пн 18:00	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	159	27.3	28.3						
SHANGHAI EXPRESS	24	28.3	29.3	30.3	31.3	31.3		1.4	2.4
ГАМЗАТ ЦАДАСА	160	3.4	4.4					8.4	9.4
SHANGHAI EXPRESS	25	4.4	5.4	6.4	7.4	7.4		15.4	16.4
ГАМЗАТ ЦАДАСА	161	10.4	11.4					22.4	23.4
SHANGHAI EXPRESS	26	11.4	12.4	13.4	14.4	14.4		29.4	30.4
ГАМЗАТ ЦАДАСА	162	17.4	18.4					6.5	7.5 (выгрузка)
SHANGHAI EXPRESS	27	18.4	19.4	20.4	21.4	21.4		13.5	14.5 (погрузка)
ГАМЗАТ ЦАДАСА	163	24.4	25.4					20.5	21.5
SHANGHAI EXPRESS	28	25.4	26.4	27.4	28.4	28.4		27.5	28.5
ГАМЗАТ ЦАДАСА	164	1.5	2.5					3.6	4.6
SHANGHAI EXPRESS	29	2.5	3.5	4.5	5.5	5.5		10.6	11.6
ГАМЗАТ ЦАДАСА	165	8.5	9.5					17.6	18.6
КАПИТАН АРТЮХ		9.5	10.5					24.6	25.6
КАПИТАН АРТЮХ				11.5	12.5			1.7	2.7
МАКСИМ МИХАЙЛОВ	1								
ГАМЗАТ ЦАДАСА	166	15.5	16.5						
МАКСИМ МИХАЙЛОВ	2	16.5	17.5						
ГАМЗАТ ЦАДАСА	167	22.5	23.5	18.5	19.5	19.5			
МАКСИМ МИХАЙЛОВ	3	23.5	24.5						
ГАМЗАТ ЦАДАСА	168	29.5	30.5	25.5	26.5	26.5			
МАКСИМ МИХАЙЛОВ	4	30.5	31.5						
ГАМЗАТ ЦАДАСА	169	5.6	6.6	1.6	2.6	2.6			
МАКСИМ МИХАЙЛОВ	5	6.6	7.6						
ГАМЗАТ ЦАДАСА	170	12.6	13.6	8.6	9.6	9.6			
МАКСИМ МИХАЙЛОВ	6	13.6	14.6						
ГАМЗАТ ЦАДАСА	171	19.6	20.6	15.6	16.6	16.6			
МАКСИМ МИХАЙЛОВ	7	20.6	21.6						
ГАМЗАТ ЦАДАСА	172	26.6	27.6	22.6	23.6	23.6			
МАКСИМ МИХАЙЛОВ	8	27.6	28.6	29.6	30.6	30.6			

# ОАО «Дальневосточное морское пароходство»

690990, Россия, Владивосток, ул. Алеутская, 15  
Тел.: +7 (4232) 52-10-10. Факс: +7 (4232) 41-30-37, 52-15-51

## Контейнерных линий

Линейные расписания каботажных контейнерных линий ОАО «ДВМП»

### Восточный - Магадан - Восточный

Судно	№ рейса	Восточный		Магадан		Восточный
		ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
		NORTHBOUND		SOUTHBOUND		
К. КРЕМС	11	26.03.04	29.03.04	06.04.04	08.04.04	14.04.04
К. ГНЕЗДИЛОВ	12	03.04.04	05.04.04	11.04.04	13.04.04	20.04.04
К. КРЕМС	13	14.04.04	16.04.04	21.04.04	23.04.04	28.04.04
К. ГНЕЗДИЛОВ	14	20.04.04	22.04.04	28.04.04	29.04.04	04.05.04
К. КРЕМС	15	28.04.04	30.04.04	05.05.04	06.05.04	11.05.04
К. ГНЕЗДИЛОВ	16	04.05.04	06.05.04	11.05.04	13.05.04	18.05.04
К. КРЕМС	17	11.05.04	13.05.04	18.05.04	20.05.04	25.05.04
К. АРТЮХ	18	17.05.04	20.05.04	25.05.04	27.05.04	01.06.04
К. АРТЮХ	19	01.06.04	03.06.04	08.06.04	10.06.04	15.06.04

Агенты: **Восточный** – ООО «Трансфес – Находка – Восточный»  
Тел.: (423 6) 660-756, факс: (423 6) 660-607  
E-mail: transfesvost@vrahgel.ru  
**Магадан** – ООО «МАК Трансфес – Магадан»  
Тел.: (413 22) 97-734, факс: (413 22) 97-517  
E-mail: transfes@ns.mssn.ru  
**Владивосток** – ЗАО «МАК Трансфес»  
Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: (423 2) 41-19-11  
E-mail: transfes@tma.ru

### Агенты линий в портах захода

WEB-site FESCO: [www.fesco.ru](http://www.fesco.ru)

#### FESCO Владивосток

Тел.: (4232) 52-14-42, 52-11-94, 52-12-18  
E-mail: 60206@60.fesco.ru;  
60218@60.fesco.ru;  
60316@60.fesco.ru

#### Во Владивостоке: «ТРАНСФЕС»

Тел.: (4232) 30-70-45 Факс: (4232) 49-70-45  
E-mail: transfes(@)tma.ru  
E-mail: transfes(@)transfes.vladcomport.ru

#### В Находке: «ТРАНСФЕС», Находка

Тел.: (4236) 29-657 Факс: (4236) 29-655  
E-mail: trfesa@online.nakhodka.ru

#### В порту Восточный: «ОРИСТА»

Тел.: +7 (4236) 660-195 Факс: +7 (4236) 660-272  
E-mail: orista@vpnet.ru

#### Во Вьетнаме: «ТРАКОНШИП»

Тел.: (848) 822-2458 Факс: (848) 821-5709  
E-mail: traconship@hcm.vnn.vn

#### В Японии: NAVIX TRANSPORT Co., Ltd Japan

Тел.: +045-651-1207 Факс: +045-681-3439  
E-mail: k-atsumi@navixtrans.co.jp

#### В Шанхае: YENWIN International

Тел.: 8621-53086353 ext.37 Факс: 8621-53089364  
E-mail: alexc@sha.yenwin.com

#### В Корее: «ТРАНСОРИЕНТ»

Тел.: (822) 3702-2052 Факс: (822) 734-5925/27  
E-mail: dgymin@king.hmm.co.kr

#### В порту Гонконг: FESCO Lines Hong Kong Ltd.

Тел.: (852) 2851-1759 Факс: (852) 2581-1234  
E-mail: main@fesco.com.hk

Расписание может быть изменено без предварительного оповещения

### Владивосток - Петропавловск-Камчатский - Владивосток

Судно	№ рейса	Владивосток		П.-Камчатский		Владивосток
		ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
		NORTHBOUND		SOUTHBOUND		
К. АРТЮХ	20	14.04.04	16.04.04	24.04.04	27.04.04	02.05.04
А. ТВАРДОВСКИЙ	21	23.04.04	25.04.04	30.04.04	01.05.04	06.05.04
К. СЕРГИЕВСКИЙ	22	26.04.04	28.04.04	03.05.04	04.05.04	09.05.04
А. ТВАРДОВСКИЙ	23	06.05.04	08.05.04	13.05.04	14.05.04	19.05.04
К. СЕРГИЕВСКИЙ	24	09.05.04	11.05.04	16.05.04	17.05.04	22.05.04
А. ТВАРДОВСКИЙ	25	19.05.04	21.05.04	26.05.04	27.05.04	01.06.04
К. СЕРГИЕВСКИЙ	26	22.05.04	24.05.04	29.05.04	30.05.04	04.06.04
К. КРЕМС	27	28.05.04	30.05.04	04.06.04	05.06.04	10.06.04
А. ТВАРДОВСКИЙ	28	01.06.04	03.06.04	08.06.04	09.06.04	14.06.04
К. СЕРГИЕВСКИЙ	29	04.06.04	06.06.04	11.06.04	12.06.04	17.06.04
К. КРЕМС	30	10.06.04	12.06.04	17.06.04	18.06.04	23.06.04
А. ТВАРДОВСКИЙ	31	14.06.04	16.06.04	21.06.04	22.06.04	27.06.04
К. СЕРГИЕВСКИЙ	32	17.06.04	19.06.04	24.06.04	25.06.04	30.06.04

Агенты: **Владивосток** – ЗАО «МАК Трансфес»  
Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: (423 2) 41-19-11  
E-mail: transfes@tma.ru  
**П.-Камчатский** – ООО «МАК Трансфес – Камчатка»  
Тел.: (415 21) 12-533, факс: (415 21) 12-436  
E-mail: transfes@port.kamchatka.ru

### Владивосток - Анадырь - Владивосток

Судно	№ рейса	Владивосток		Анадырь		Владивосток
		ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
		NORTHBOUND		SOUTHBOUND		
К. ГНЕЗДИЛОВ	01	12.06.04	15.06.04	24.06.04	27.06.04	06.07.04
К. ГНЕЗДИЛОВ	02	06.07.04	09.07.04	18.07.04	21.07.04	30.07.04
К. ГНЕЗДИЛОВ	03	30.07.04	02.08.04	11.08.04	14.08.04	23.08.04
К. ГНЕЗДИЛОВ	04	23.08.04	26.08.04	04.09.04	07.09.04	16.09.04
К. ГНЕЗДИЛОВ	05	16.09.04	19.09.04	28.09.04	01.10.04	10.10.04
К. ГНЕЗДИЛОВ	06	10.10.04	13.10.04	22.10.04	25.10.04	03.11.04

Агенты: **Владивосток** – ЗАО «МАК Трансфес»  
Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: (423 2) 41-19-11  
E-mail: transfes@tma.ru  
**Анадырь** – ЗАО «МАК Трансфес»  
Тел./Факс: (427 22) 22-274, E-mail: transfes@anadyr.ru  
ОАО «Анадырский морской торговый порт»  
Тел.: (427 22) 24-113, 20-281, факс: (427 22) 26-231  
E-mail: morport@anadyr.ru

### Владивосток - Корсаков - Владивосток

Судно	№ рейса	Владивосток		Корсаков		Владивосток
		ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
		NORTHBOUND		SOUTHBOUND		
П. СЛАВЯНКИ	13	24.04.04	26.04.04	28.04.04	29.04.04	01.05.04
ОТМЕНА РЕЙСА	14	09.05.04	10.05.04	12.05.04	13.05.04	15.05.04
П. ЧУКОТКИ	15	15.05.04	17.05.04	19.05.04	20.05.04	22.05.04
П. ЧУКОТКИ	16	22.05.04	24.05.04	26.05.04	27.05.04	29.05.04
П. ЧУКОТКИ	17	29.05.04	31.05.04	02.06.04	03.06.04	05.06.04
П. ЧУКОТКИ	18	05.06.04	07.06.04	09.06.04	10.06.04	12.06.04
П. СЛАВЯНКИ	19	12.06.04	14.06.04	16.06.04	17.06.04	19.06.04
П. СЛАВЯНКИ	20	19.06.04	21.06.04	23.06.04	24.06.04	26.06.04

Агенты: **Владивосток** – ЗАО «МАК Трансфес»  
Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: (423 2) 41-19-11  
E-mail: transfes@tma.ru  
**Корсаков** – ООО «МАК Трансфес – Сахалин»  
Тел.: (424 35) 42-859, факс: (424 35) 42-860  
E-mail: fescokors@fsakhalin.ru

## «Северсталь» расширяет сотрудничество с БелАЗом и МАЗом

АО «Северсталь» продолжает расширять сотрудничество с белорусскими автокомпаниями «БелАЗ» и «МАЗ» в рамках поставок металла и разработки новых видов продукции, сообщается в пресс-релизе «Северстали».

В настоящее время «Северсталь» удовлетворяет половину потребностей БелАЗа в металлопрокате (поставки составляют порядка 20 тыс. тонн в год). Сейчас идет совместная работа двух предприятий и одного из профильных институтов по вопросу разработки новых свойств толстого листа для нужд БелАЗа, аналогичного шведским брендам Weldox и Hardox.

В мае-апреле состоялся визит представителей «Северстали» на МАЗ в рамках третьего координационного совета, которые проводятся компаниями на регулярной основе. Повестка дня включала вопросы, посвященные совместной работе предприятий над новыми видами продукции и улучшению сервиса.

В частности, на МАЗе проходят испытания пробных партий холоднокатаных и горячекатаных рулонов из IF-сталей. Кроме того, МАЗ и «Северсталь» начинают работу по новым схемам взаимодействия. Теперь автомобилестроители вместо запросов на конкретные марки стали предоставляют перечень требований, которыми они должны обладать — это касается, в частности, высокопрочных марок сталей, а металлурги затем разрабатывают технологию и производят металл с «заданными свойствами», отмечается в пресс-релизе.

Кроме того, в ближайшее же время МАЗ начнет апробацию оцинкованного проката марки Extragal производства компании Arselor с целью перехода на продукт, производство которого начнется в России на промплощадке «Северстали» в рамках СП «Севергал» в I квартале 2005 года.

«Северсталь» и МАЗ планируют переход на электронное формирование заказов. Кроме того, МАЗ высказал заинтересованность в системе BSC (balanced scorecard), внедренной на «Северстали».

Общий объем поставок на МАЗ в настоящее время составляет порядка 2,5 тыс. тонн металлопроката в месяц. Но уже с III квартала МАЗ выразил пожелание увеличить объем закупок на «Северстали» в связи с планами роста производства автомобилей.

## «Татнефть» намерена построить нефтетерминал в Калининградской области

АО «Татнефть» намерено построить в Калининградской области нефтеперевалочный терминал, сообщил премьер-министр Татарстана Рустам Минниханов журналистам в Калининграде.

«Намерение «Татнефти» построить собственный терминал в Калининградской области отвечает политике компании, которая постоянно ищет новые рынки для экспорта. В этом году мы рассчитываем добыть порядка 15-16 млн. тонн нефти, некоторый объем которой следовало бы поставлять за рубеж морским транспортом», — сказал он.

Премьер сообщил, что компания уже ведет переговоры о получении землеотвода в районе поселка Ижевское (Калининградская область), который расположен на берегу Калининградского морского канала, в некотором удалении от нефтеперевалочного терминала АО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть». В настоящее время идет процесс разработки данного проекта.

Премьер-министр не стал называть предполагаемый объем нефтеперевалки и объем инвестиций в строительство терминала. По его словам, эти вопросы в настоящее время изучают специалисты компании.

## «Трансмашхолдинг» вложит в техперевооружение НЭВЗ около 3 млрд. рублей

Инвестиционно-промышленная группа «Трансмашхолдинг» в 2004-2007 годах направит на техническое перевооружение ООО «Производственная компания «Новочеркасский электровозостроительный завод» (НЭВЗ) около 3 млрд. рублей, сообщил председатель совета директоров «Трансмашхолдинга» Дмитрий Комиссаров журналистам.

По его словам, программа техперевооружения завода согласована с руководством НЭВЗа, и в настоящее время идут серьезные переговоры с западными партнерами о технологической модернизации производства и подготовке к выпуску продукции нового поколения.

Как пояснил Д. Комиссаров, инвестиции будут осуществляться в два этапа. На первом этапе, который начнется в этом году и продлится 2-3 года, инвестиции составят 1 млрд. рублей, они будут направлены в основном на увеличение объемов производства и повышение качества выпускаемой продукции. При этом начнется работа над созданием новых моделей локомотивов.

Второй этап в 2006-2007 годах потребует инвестиций в объеме 2 млрд. рублей. В этот период, сказал он, «должны быть опробованы новые модели электровозов с применением передовых технологий и использованием передовых разработок».

Объясняя необходимость техперевооружения и внедрения прогрессивных технологий, Д. Комиссаров пояснил, что «к 2010 году (срок окончания действия соглашения между «Трансмашхолдингом» и РЖД по обновлению локомотивного парка), возможно, появится новый рынок локомотивной тяги в России. Поэтому наша задача — создание унифицированного производства, максимальное расширение линии продуктов и выпуск конкурентоспособной продукции».

Как пояснил Д. Комиссаров, для проведения технологической модернизации НЭВЗа ведутся переговоры с зарубежными партнерами, с которыми планируется создать совместные центры по разработке отдельных узлов локомотивов.

Как говорится в подписанном соглашении о социально-экономическом сотрудничестве «Трансмашхолдинга» и НЭВЗ с администрацией Ростовской области и мэрией Новочеркасска, объем инвестиций в НЭВЗ в 2004 году составит 320 млн. рублей, тогда как в 2003 году на техперевооружение завода было направлено 40 млн. рублей. Подписанное соглашение предполагает, что объемы производства НЭВЗа в 2004 году превысят 2 млрд. рублей (в 2003 году — 1,7 млрд. рублей).

Между тем гендиректор НЭВЗа Александр Носков сообщил, что в 2004 году «планы завода уйдут далеко за 2 млрд. рублей». Завод предполагает выпустить около 50 магистральных электровозов, а также выполнять принципиально-восстановительный ремонт пассажирских и промышленных электровозов, что, по словам руководителя, значительно увеличит объемы.

А. Носков также отметил, что в настоящее время обсуждается возможность заключения дополнительного соглашения с РЖД об увеличении объемов производства примерно еще на 10 электровозов. В 2003 году НЭВЗ выпустил 27 электровозов.

ИПК «Трансмашхолдинг» объединяет ряд предприятий транспортного машиностроения, выпускающих продукцию для железных дорог.



# Перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг»

**В. Парфенов** – заместитель руководителя Департамента международного сотрудничества Минтранса России, действительный член Международной академии транспорта\*

**М. Кузьменко** – консультант отдела транспортной политики во внешнеэкономической деятельности Минэкономразвития России\*

На Международном семинаре «Перспективные направления гармонизации транспортных стратегий России и Европейского союза», который состоялся в Москве 12 мая 2004 г., отмечено, что после расширения ЕС (1 мая 2004 года) концепция Критических международных транспортных коридоров нуждается в пересмотре.

Большая часть панъевропейских транспортных коридоров будет проходить по территории единого Европейского союза и объединена общевропейской транспортной сетью. Для связи Европейского союза с Россией и другими странами СНГ, странами Азиатско-Тихоокеанского региона приоритетное положение в настоящее время получают евроазиатские транспортные коридоры. В этой ситуации особо актуально использование Россией ее уникального геополитического положения в интересах национальной экономики и взаимовыгодной интеграции в мировую экономическую систему.

Одним из перспективнейших международных транспортных проектов, находящихся в стадии реализации, является международный транспортный коридор «Север-Юг». Коридор связывает порты Индии, иранские порты Персидского залива, проходит через территорию Ирана и далее по Каспию через российские порты в Москву, Санкт-Петербург и страны Европейского союза.

Объем торговли между Западной Европой и Азией оценивается более чем в \$250 млрд. в год и имеет стабильную тенденцию к росту.

Динамично развивается индийская экономика – в 2003 г. наблюдался рост 7,5%. По объему ВВП, темпам индустриализации и ряду показателей промышленного производства Индия входит в мировую десятку и занимает четвертое место в мире по сельскохозяйственному производству. Наблюдается стабильный рост внешнеэкономического оборота. Стратегический курс, проводимый страной, – закрепление за Индией статуса одной из ведущих азиатских и мировых держав. В своем обращении к российским и индийским бизнесменам на встрече в Москве в ходе своего визита в Россию в ноябре 2003 г. премьер-министр А.Б.Ваджапи отметил, что за последние 10 лет Индия удвоила объем своего ВВП и намерена удвоить существующий уровень уже за меньший срок. Доля сельскохозяйственного производства в ВВП составляет 27%, промышленности – 24%, услуг – 49%.

В 2003 году Правительство Индии продолжило реализацию второго этапа экономических реформ с целью более тесной интеграции в мировую экономическую систему. Внешнеторговый оборот страны в прошлом финансовом году составил \$111,1 млрд., в том числе экспорт –

\$51,7 млрд., импорт – \$59,4 млрд. Крупнейшим торговым партнером Индии является Европейский союз. По данным Федерации индийских торгово-промышленных палат, индийский экспорт в страны Европейского союза в прошлом финансовом году составил \$9,8 млрд., индийский импорт в эти страны – \$10,4 млрд. В общем объеме индийского экспорта доля в ЕС составила около 23%, в общем объеме индийского импорта доля ЕС – 20%. Стратегической задачей экономического сотрудничества Индии со странами Восточной Европы является увеличение как объемов поставок традиционного индийского экспорта, так и продукции машиностроения, химической и пищевой промышленности, изделий из пластмасс, упаковочных материалов, фармацевтических товаров.

Товарооборот между Индией и Россией стабильно растет. В 2003 г. он составил \$1036,6 млн., что больше показателя предыдущего года на 10%. Из России Индия импортирует уголь и кокс (составляют 51% объема импорта из России), цветные и черные металлы (30,2%), металлоизделия (25,4%), химикаты (17,1%), минеральные удобрения (14,1%), газетную бумагу (9,8%). В Россию Индия поставляет традиционные товары индийского экспорта – текстильные изделия (45% объема экспорта в Россию), сельскохозяйственные и продовольственные товары (21,2%), медикаменты и фармацевтическое сырье (10,8%).

Особое внимание Правительство Индии уделяет реализации долгосрочных государственных программ по развитию инфраструктурных отраслей экономики, в том числе транспортной. Осуществляется масштабная программа строительства более 13 тыс. км многорядных шоссе дорог – National Highways Development Project (NHDP) общей стоимостью работ в \$12,8 млрд. Активно продолжается реализация Национальной программы развития коммерческого морского флота, оцениваемой более чем в \$4,5 млрд. В целях развития судостроения планируется выделение более \$3 млрд. бюджетных средств. Намечена масштабная реконструкция железнодорожной сети, являющейся одной из крупнейших в мире – протяженность составляет более 63 тыс. км, в том числе на стадии реализации находится проект создания системы передачи данных по оптоволоконным телекоммуникационным сетям.

В свете вышеизложенного очевидно заинтересованность Индии в наиболее экономически выгодных и надежных путях в Европу как с точки зрения повышения конкурентоспособности своих товаров на международном рынке, так и с точки зрения развития собственной транспортной отрасли. Маршрут из Индии в Европу по МТК «Се-

вер-Юг» практически вдвое короче, чем традиционный путь через Суэцкий канал. В свою очередь, растущая роль страны в международном экономическом обмене, прежде всего с европейскими странами, является существенным аргументом в пользу перспективности данного коридора и для остальных стран – участниц проекта.

Развитие экономики Ирана можно характеризовать как стабильное, со средними годовыми темпами роста ВВП выше 5%. В 2003 г. объем ВВП составил \$130 млрд., наблюдался рост 6,1%. В своем обращении к кабинету министров Президент Ирана Мохаммад Хатами поставил задачу на текущий год обеспечить рост ВВП 8%. Доля сельского хозяйства в ВВП составляет 16,7%, доля промышленного производства (включая нефтедобычу) – 28,9% ВВП, доля сферы услуг – 54,4%. Наибольший рост ВВП наблюдается в строительном секторе, который составил в прошлом году 15%, в промышленном секторе (не считая нефтедобывающей отрасли) – 11,2%, в сельском хозяйстве – 10%. Таким образом, демонстрируются прогрессивные тенденции роста промышленного производства, что позволяет говорить о преодолении страной экономической отсталости и интеграции ее в мировую экономическую систему. Также следует отметить успешно проводимую государством политику привлечения иностранных инвестиций в экономику страны при одновременном получении доступа к передовым индустриальным технологиям инвесторов в таких ключевых отраслях, как нефть, газ, нефтехимия.

Внешнеэкономический оборот Ирана характеризуется динамичным ростом и составил в 2003 г. \$60,6 млрд. (рост за год на 16,5%), из них экспорт – \$34,1 млрд., импорт – \$26,5 млрд. Вместе с тем 80% иранского экспорта составляет сырая нефть.

Успешно развиваются внешнеэкономические связи Ирана с Россией. В 2003 году товарооборот между нашими странами составил \$1370 млн., что на 70% больше показателя 2002 года. При этом, как и в предыдущие годы, объем импорта из России существенно (почти в двадцать раз) превысил объем экспорта и составил \$1300 млн. Более 50% импорта из России составляют черные металлы (стальная прокат и полуфабрикаты), около 13% — машины и оборудование. Основные статьи экспорта: продовольственные товары и товары народного потребления – 60%, машины и оборудование – 22%.

В результате развития инфраструктуры транспортного сектора общая протяженность дорог достигла 170 000 км, из них 1009 – скоростные автострады, 3934 – магистральные автострады. В настоящее время ведется строительство 1000 км скоростных автострад. Общая протяженность существующей сети железных дорог составляет 7156 км. Для обеспечения транзита между Европой и Азией строится железная дорога Керман – Захеда протяженностью в 545 км. С завершением строительства железной дороги Мешхед

– Бафк протяженностью 780 км примерно на 900 км сократится транзитный железнодорожный маршрут между Бендер-Аббасом и странами Средней Азии.

К концу третьего пятилетнего плана развития (март 2005 г.) планируется довести количество обрабатываемых в портах контейнеров до 1 млн. TEU. Решается задача обновления и модернизации парка транспортных средств. Для этой цели создана соответствующая законодательная база по предоставлению кредитов по минимальным процентным ставкам (половина и ниже от банковской процентной ставки).

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что если для Индии реализация проекта МТК «Север-Юг» интересна с точки зрения уменьшения транспортной составляющей в цене внешнеторговых грузов и в ином случае она просто выберет альтернативный маршрут, то участие Ирана в проекте обусловлено стремлением максимально использовать выгоды своего географического положения в качестве транзитной страны, а также экспортера транспортных услуг. На протяжении последних лет наблюдается весьма активное позиционирование страны в этом качестве. Также очевидна заинтересованность Ирана в привлечении инвестиций для развития собственной транспортной инфраструктуры.

На Второй международной евразийской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге (12 сентября 2000 года) министры транспорта России, Ирана и Индии подписали Межправительственное соглашение о развитии международного транспортного коридора «Север-Юг».

Следует отметить, что «Север-Юг» — единственный из международных транспортных коридоров, который закреплен межправительственным соглашением.

Данное Соглашение преследует следующие цели:

- повышение эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору «Север-Юг»;
- содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств – членов Соглашения;
- содействие увеличению объемов международных перевозок, пассажиров и товаров;
- обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;
- гармонизация транспортной политики, а также правового регулирования в сфере транспорта в целях реализации настоящего Соглашения;

- создание равных недискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта при перевозках пассажиров и товаров в пределах международного транспортного коридора «Север-Юг».

Со времени подписания соглашения странами-участниками проведен ряд международных конференций, на которых всесторонне рассматривались и обсуждались вопросы формирования и функционирования МТК «Север-Юг». Это в первую очередь конференции «Иран – Транзит-2002» (июнь 2002 г., Тегеран),

«Север-Юг, Астрахань-2002» (октябрь 2002 г., Астрахань), Третья международная евроазиатская конференция по транспорту (сентябрь 2003 г., Санкт-Петербург), встреча деловых кругов в Дели в 2003 г. В России проведено несколько региональных конференций с участием крупных грузополучателей, экспедиторов и перевозчиков, на которых рассмотрены перспективы функционирования МТК «Север-Юг» и организация перевозок грузов по маршрутам этого коридора.

О перспективности международного транспортного коридора «Север-Юг» свидетельствует большой интерес, проявленный международным сообществом. В 2003 году к Соглашению о МТК «Север-Юг» присоединились Белоруссия и Казахстан, на данный момент завершается процедура присоединения Омана и Таджикистана, в процессе присоединения к Соглашению находятся Армения, Азербайджан и Сирия, поступили заявки на присоединение Украины, Турции и Болгарии, выражают свою заинтересованность Литва, Болгария, Германия и Финляндия.

С целью регулирования вопросов, касающихся реализации Соглашения и применения его положений создан Координационный совет, собирающийся не реже одного раза в год. Для решения оперативных вопросов и выработки рекомендаций по решению проблем развития МТК были организованы две международные группы экспертов: 1-я группа – по коммерческим и оперативным вопросам и 2-я группа – по документационным, таможенным и иным, связанным с упрощением документооборота вопросам. Со времени подписания Соглашения прошло три заседания экспертных групп Координационного совета – в Мумбаи (Индия) 17-18 декабря 2002г., в Тегеране (Иран) 26-27 апреля 2003 г. и в Астрахани (Россия) 1-3 декабря 2003 года. Следующее заседание Координационного совета и экспертных групп планируется провести в Индии в июне 2004г.

Основными вопросами, требующими решения в целях развития транспортного коридора и привлечения на него грузопотоков, являются:

- сокращение времени транзитных перевозок;
- сведение к минимуму стоимости транзитных перевозок;
- упрощение и унификация всей административной документации и процедур, включая таможенные, касающиеся транзитных перевозок товаров и пассажиров в соответствии с принятыми международными положениями и стандартами.

На Третьем заседании экспертных групп российской сторона провела презентацию подготовленного ею проекта российского плана действий по развитию МТК «Север-Юг». Сторонами признано целесообразным проводить работу по совершенствованию и развитию коридора на основе национальных планов действий, которые должны включать перечень конкретных мероприятий с указанием сроков и ответственных органов. Для более эффективного взаимодействия и обмена информацией было принято решение о создании международного информационного веб-сайта. Также на заседании рассматривался вопрос упрощения документооборота. Сторонами была рекомендована возможность использования документов и форм Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) в качестве единого транзитного документа на МТК «Север-Юг». Для демонстрации преимущества

данного маршрута перед традиционным было решено организовать в 2004 г. пробный пробег контейнерного поезда из Европы по российским железным дорогам до порта Оля (Российская Федерация), далее с участием паромных переправ на Каспии до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе, далее до Мумбаи (Индия). Отмечено желание разработки сквозной тарифной ставки по данному коридору. В целях точечного изучения проблем на МТК «Север-Юг» было принято решение о создании небольшой рабочей группы, по два специалиста с каждой стороны, которая изучит и проанализирует существующие проблемы на местах, проинспектировав маршрут, и подготовит соответствующий доклад.

По мнению экспедиторов, работающих в настоящее время на МТК «Север-Юг», для того, чтобы привлечь грузы на коридор, необходимо реальное развитие линейного судоходства на Каспии. У линии должны быть закреплены грузовая база, флот и причалы в портах обеих стран. Линия должна иметь публичные тарифы, расписание, свою форму договора перевозки, закрепленную в линейном коносаменте. Сегодня на Каспии этого нет. Необходимы меры и условия для развития линейного судоходства, необходима поддержка портовых администраций и морских властей. Как только появится линейное судоходство (прибывающее в определенную дату на определенный причал и с определенным грузом), можно будет говорить о взаимодействии со смежниками — железнодорожниками и автомобилистами. Необходимо думать о создании контейнерных поездов и организации маршрутных отправок. Развитием этой темы может стать организация сквозного железнодорожно-водного сообщения между Россией и Ираном. Моряки и железнодорожники должны предложить грузовладельцу единую схему транспортировки по маршруту за фиксированную ставку и заявленное транзитное время. Для предложения грузовладельцу качественных, в том числе и дополнительных, услуг необходимо создание специализированных, оснащенных современной технологией терминалов. Одним из основных условий привлечения грузов на коридор является преимущество таможенного оформления при ввозе товаров. Необходимо создать реально выгодные условия для пользователей коридора, как это было сделано, например, на Транссибе. Нужны современные таможенные технологии при обслуживании транзита с учетом его окончательного таможенного оформления в пункте назначения.

Таким образом, создание привлекательных условий для грузовладельцев на коридоре требует целенаправленных системных действий как государства, так и коммерческих структур. Исходные условия для того, чтобы использовать транзитный потенциал России, у международного транспортного коридора «Север-Юг» имеется.

\* Авторы статьи были председателями третьего заседания 1-й и 2-й экспертных групп Координационного совета МТК «Север-Юг» (1-3 декабря 2003 года, Астрахань).

# ООО СК "ЛАСКОР" — ВАШ ПАРТНЕР ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ!

ООО Страховая компания "ЛАСКОР" осуществляет свою деятельность на основании лицензии Министерства финансов Российской Федерации № 3409 Д и является членом Всероссийского союза страховщиков.

## Мы предлагаем:

- Страхование грузов, перевозимых любым видом транспорта как по территории России, так и за рубежом.
- Страхование ответственности перевозчиков при осуществлении их деятельности.
- Страхование ответственности таможенного перевозчика.

Вы можете застраховать как единичную отгрузку груза, так и заключить генеральный договор страхования на все перевозки без ограничения числа отправок.

Мы разработаем для вас индивидуальную страховую программу, которая обеспечит оптимальный вариант страхования и финансовой защиты вашей компании.

Надежность и дополнительные гарантии выплат ООО СК "ЛАСКОР" обеспечены перестрахованием рисков в ведущих российских и западных перестраховочных компаниях.

Широкий выбор страховых программ и лицензии на 25 основных видов страхования позволяют быстро выбрать оптимальную для вас страховую защиту.



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

## Морские порты России

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

**Цель — 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 подачи 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](mailto: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.

# АСМАП: 30 лет в строю



Открыл встречу вице президент ТПП Сергей Катырин. Он рассказал о плодотворном взаимодействии ТПП с АСМАП, особенно отметив тесную работу над проектом нового Таможенного Кодекса. Сейчас этот закон принят и заложенные в нем идеи приносят свои плоды – новый Кодекс значительно облегчил жизнь международным перевозчикам – и не только автомобильным.

Не менее активно АСМАП работает и над другими документами, формирующими рынок международных перевозок. Например, проведена огромная работа по нулевой ставке НДС, многое сделано для решения проблем очередей на границе.



Президент АСМАП Юрий Сухин начал выступление с истории ассоциации. По его словам, за 30 лет в сфере международных перевозок в России многое изменилось. Результатом работы ассоциации можно назвать значительный рост грузоперевозок. По сравнению с 1990 годом их объем вырос в 10 раз и достиг в 2003 году 21,9 млн.т. Сегодня эта



Ровно тридцать лет назад, в 1974 году была создана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). Ассоциация создавалась в качестве гарантийной организации по Конвенции МДП и работала в тандеме с «Совтрансавто» — крупнейшим советским перевозчиком, с которого начинались все международные автомобильные перевозки в СНГ.

Сегодня АСМАП – старейшая и одна из наиболее авторитетных транспортных ассоциаций России.

Накануне юбилея ТПП РФ и АСМАП провели в Москве пресс-конференцию «Роль международных автомобильных перевозок в экономике России».

деятельность обеспечивает четверть внешнеторгового оборота страны. Вместе с тем, отметил Ю.Сухин, по ряду причин на долю отечественных перевозчиков приходится лишь 36% рынка.

Президент АСМАП подчеркнул, что рынок международных перевозок автотранспортом быстро растет и в ближайшее время может достигнуть отметки 4-5 млрд. дол. При определенных условиях российские перевозчики могли бы освоить более 60% этого рынка, что дало бы в бюджет страны до \$800 млн.

Но для того, чтобы увеличить долю на рынке международных перевозок, российские перевозчики должны быть поставлены в равные условия со своими конкурентами из стран ближнего зарубежья, которые сегодня работают в более благоприятной налоговой ситуации.

В качестве примера Ю.Сухин

привел Белоруссию, правительство которой создало для автоперевозчиков льготные условия. Это позволило им за считанные годы не только обслуживать перевозки своей страны, но и экспортировать транспортные услуги, захватив добрую половину и российского рынка.

Льготные условия создают для своих перевозчиков страны Прибалтики и СНГ, что позволяет им обновлять автопарк и конкурировать на международном рынке, а следовательно, владеть заметным сегментом международных автоперевозок.

«В сегодняшних условиях, когда налоговая нагрузка на конкурентов снижается, есть только один способ спасения отечественного перевозчика – поставить его в равные условия с конкурентами», - подчеркнул Ю.Сухин. - «Мы были готовы к рыночной экономике уже в советское время, когда у нас с капиталистическими странами были

рыночные, договорные отношения. Тогда мы были одними из первых, кто работал на мировом перевозочном рынке.

В 1972 году мы внесли в Правительство предложения по «валютной пятилетке», где обязались за пятилетний срок выйти на 50 миллионов инвалютных рублей прибыли. Невзирая на то, что «Совтрансавто» было Главным управлением российского, а не союзного, Минавтотранса, нам дали отдельную строку в союзном плане.

В результате мы получили все необходимые ресурсы для развития международных перевозок. Ассоциация участвовала в подготовке правительственного постановления о создании «Союзтранзита», которое обеспечило транзит около 140 тысяч контейнеров в год из Японии в Западную Европу, в перевозке которых участвовали не только моряки и железнодорожники, но и автомобилисты. Кроме того, на протяжении всех тридцати лет мы участвовали во всех межправительственных переговорах, связанных с разработкой и заключением международных договоров. И в настоящее время нас привлекают к межминистерским переговорам, на которых мы отстаиваем интересы и квоты на внешнеторговые перевозки для наших перевозчиков».

Юрий Сухин назвал еще один фактор конкурентоспособности – фактор повышения интеллектуального и профессионального уровня предпринимательства, поскольку за неконкурентоспособностью часто скрывается некомпетентность. Работа Ассоциации по повышению уровня персонала позволяет отечественным перевозчикам на равных конкурировать с иностранцами, даже несмотря на высокую налоговую нагрузку.

Получив по программе ТАСИС 1,5 миллиона Экю от Европейского сообщества, Ассоциация создавала в рамках этого контракта в



1992 году 6 учебных центров для подготовки персонала. Проверять использование этого транша, независимый контролер, англичанин, назвал эту работу выдающейся по эффективности.

Сегодня у АСМАП уже 10 учебных центров, а в 2003 году сдан и учебно-оздоровительный комплекс в Светлогорске Калининградской области, который должен стать базовым.

За эти годы было подготовлено более 50 тыс. человек, что, конечно, способствовало быстрому развитию мелкого и среднего бизнеса. В АСМАП сегодня входит 2,5 тысяч предприятий, в которых работает 1,25 тысяч человек.

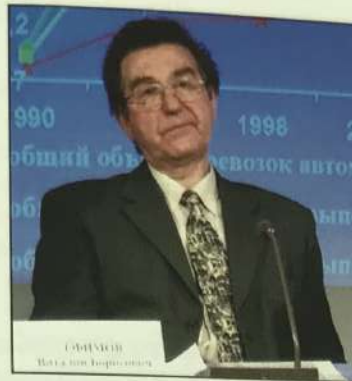
Два года тому назад, несмотря на возражения Правительства, мы убедили Государственную Думу в том, что нас надо уравнять в правах с иностранными перевозчиками при работе на российском рынке. Был принят закон, согласно которому при экспортных перевозках в Западную Европу с отечественных автоперевозчиков не берут НДС в размере 20%, причем от стоимости перевозимого груза, а не стоимости фрахта.

Правда, при перевозке импорта с россиян 20% НДС берут. Не трудно представить, как влияет на конкурентоспособность 20% дополнительной налоговой нагрузки. Но самое главное в том, что получатель платит государству 20% таможенной стоимости перевозимых грузов и транспортной составляющей, а после этого 20% транспортной составляющей выплачиваются в назу и перевозчикам.

По словам президента АСМАП, проблема нулевой ставки НДС остается острой: механизм возмещения НДС не работает из-за нерешенности вопроса с документом, подтверждающим факт перевозки. Традиционным фактором, мешающим международным автоперевозкам, продолжают оставаться очереди на погранпереходах, которые являются одним из главных нефизических барьеров на пути грузов.

Остается острой проблема обеспечения водителей визами в странах Евросоюза – обычная процедура оформления приемлема для водителя, но неприемлема для водителя, а ускоренное получение виз за \$200 превратилось в выгодный бизнес. Что касается перевозчи-

ков, то доходы от каждого рейса снижаются на \$400, что по словам президента АСМАП, весьма и весьма чувствительно. Поэтому, АСМАП ведет переговоры о специальном порядке выдачи виз для водителей международных перевозок.



Другой экс-министр – президент Союза транспортников России, председатель Комитета по транспорту и экспедированию ТПП РФ Виталий Ефимов в выступлении поднял ряд проблем экономического уровня. По его словам «четверть внешнеторгового оборота, которая приходится на автотранспорт, равна доле МПС, о котором мы так много говорим, и в пять раз больше доли морского флота.

Но при этом МПС и трубопроводный транспорт – это, в основном, вектор сырьевого развития страны, он перевозит массовые сырьевые грузы. Автомобильный транспорт – это развитие промышленного сектора. И поэтому на него стоит обращать больше внимания – поскольку международный автотранспорт – единственная несырьевая отрасль, увеличившая свой оборот в десять раз. Это один из немногих производственных секторов экономики, который сегодня может зарабатывать до двух миллиардов долларов, а за ближайшие годы эта цифра может вырасти еще на миллиард. Но только в том случае, если ему позволит российское Правительство. Зарабатывать нужно трудом, а не продажей энергоресурсов».

«При этом, совершенно непонятна позиция Минфина и других фискальных ведомств, которые высокими налоговыми ставками выдавливают отечественных перевозчиков с международного, а теперь и с внутреннего рынка, лишая казну значительных налоговых поступлений, а страну – сотен тысяч элитных рабочих мест», – отметил В.Ефимов.

## Новый порядок транзита в Калининград

С 1 мая этого года вступила в действие специальная технология оформления транзитных грузов, следующих из России в Калининградскую особую экономическую зону.

В связи со вступлением Литвы в Европейский союз появилась необходимость ввести специальный режим оформления российских товаров, которые перемещаются между Калининградской областью и остальной частью территории Российской Федерации. Специфичность ситуации заключается в том, что Литва стала использовать европейский транзитный документ (Т-1).

В соответствии с новым Таможенным кодексом России был введен специальный таможенный режим транзита. Чтобы не замедлить движение российских товаров в этом направлении, временно введено круглосуточное дежурство ответственных лиц ГТК и СЗТУ России.

Как пояснил представитель Северо-Западного таможенного управления Александр Стадников, передвижение грузов возможно по территории Литвы только в том случае, если заинтересованные лица, учреждения, в том числе и брокеры, гарантируют финансовое обеспечение перевозки. Эта процедура осуществляется в электронном виде.

Для ускорения процесса оформления грузов таможенные органы ввели специальный режим. Суть его заключается в том, что они оказывают так называемый сервис. Порядок таков: перевозчик, имея финансовые гарантии, обращается в таможенное управление российских товаров. Таможня формирует электронный вид документа и направляет его через ГНИВЦ ГТК России в литовские таможенные службы, где проверяют эту гарантию.

Документу присваивают порядковый номер и возвращают в запросившую его российскую таможню. Документ распечатывается, на нем проставляются необходимые печати и подписи. Он считается оформленным в таможенном отношении. После этой процедуры груз может ехать дальше. На границе с Литвой происходит только сверка документа с заявленными сведениями.

Точно так же оформляются российские товары из Калининградской особой экономической зоны, следующие на территорию России.

Валерий МАМИКОВ

## ОАО «РЦПКБ «Стапель» займется разработкой проекта автопарома на озере Байкал

ОАО «Ростовское ЦПКБ «Стапель» выиграло тендер на разработку инженерного проекта на строительство грузопассажирского парома на автомобильной дороге Баяндай – Еланцы – МРС, участок МРС – о. Ольхон в Ольхонском районе Иркутской области. Конкурс состоялся в Иркутске, организатором выступило ОГУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области».

Помимо РЦПКБ «Стапель» в тендере принимали участие такие организации, как ОАО «Восточно-Сибирское пароходство», ОАО «ЦКБ «Вымпел» и ЗАО «Минибот».

Грузопассажирский паром предназначен для перевозки автотранспорта и пассажиров на паромной переправе между п. МРС и о. Ольхон на озере Байкал. Класс судна «+ М 3,0 (лёд 30) А» по правилам Российского речного регистра. Длина парома составляет 40 м, лам Российского речного регистра – 3,7 м, осадка – 1,5 м, дедвейт – ширина – 11 м, высота борта – 120 чел., грузопместимость: легковых автомобилей среднего класса – 20 единиц, грузовых автомобилей типа КамАЗ – 7 единиц.

РЦПКБ «Стапель» уже более 50 лет занимается проектированием новых судов всех типов и назначения, выполнением проектов реконструкции и модернизации судов, технической эксплуатацией флота, безопасностью судоходства, проектированием гидротехнических сооружений, выполнением проектов дноуглубительных работ, проектированием новых каналов, разработкой проектов береговых навигационных и плавучих предостерегательных знаков, проектов и схем расстановки СНО, а также многими другими научными и техническими услугами в области водного транспорта.



# ПЕЦТРАНСПОРТ - 2004

9-я международная выставка специальных и специализированных средств транспорта  
Тематика:

- Специальный и специализированный транспорт;
- городской авто и электротранспорт;
- грузовой автотранспорт общего назначения;
- средства механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- средства обеспечения сохранности грузов при перевозке;
- средства технического обслуживания и ремонта спецтранспорта;
- страхование автотранспорта и грузов.

Тел./факс: 928-1910, 924-3985

3-ий специализированный салон "Мир водителя"

Тематика:



- Медицинские комиссии;
- обучение и подготовка водителей;
- справочные службы по покупке и ремонту автомобилей;
- страхование транспортных средств;
- хранение автомобилей;
- службы аварийной и технической помощи;
- тюнинг, обустройство и аксессуары;
- специальная одежда и обувь;
- прокат автомобилей;
- юридические и экспертные услуги;
- транспортные средства для инвалидов-водителей;
- приспособления для перевозки маленьких детей

Тел./факс: 928-1910, 924-3985

Россия, Москва, **ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ**  
павильон № 1, 4 и открытые площадки

**18 - 22 октября 2004 года**

**ОРГАНИЗАТОРЫ:**

Комитет транспорта и связи города Москвы  
ЗАО "Экспоцентр"

ООО фирма "Трансинформпрогресс-Р"  
тел. (095) 928-50-60, 928-68-45, 924-39-85, 928-19-10  
e-mail: tip-expo@uimail.ru, map-expo@mtu-net.ru

В рамках выставок будут проводиться круглые столы, конференции и семинары

Тематика:

- современные формы и методы интермодального транспортно-экспедиционного обслуживания;
- новейшие технологические средств проведения погрузочно-разгрузочных и складских работ;
- прогрессивные складские терминальные структуры многоцелевого назначения;
- технологии строительства складских и терминальных объектов;
- информационные системы управления товарно-материальными потоками;
- консалтинговые услуги в области логистики;
- системы обеспечения безопасности доставки грузов и функционирования транспортно-складских комплексов;
- системы страхования транспортной деятельности;
- опыт компьютеризации транспортно-складского бизнеса;
- системы подготовки профессиональных кадров.

Тел./факс: 925-7395, 921-2319, 921-6279

**СКЛАД  
ТРАНСПОРТ  
ЛОГИСТИКА-2004**



11-ая международная выставка систем логистики, транспортного обслуживания, средств автоматизации и механизации складских и погрузочно-разгрузочных работ

## РЖД в 2004 году в 2 раза увеличит заказы на предприятиях Среднего Урала

ОАО «Российские железные дороги» в 2004 году разместит заказы на промышленную продукцию на предприятиях Урала на 12 млрд. рублей, что в два раза превысит показатель прошлого года.

Как сообщили в департаменте по связям с общественностью РЖД, об этом заявил вице-президент компании Валентин Гапанович, который провел серию встреч с руководителями уральских промышленных предприятий.

В частности, на Уральском заводе железнодорожного машиностроения (г. Верхняя Пышма Свердловской области) состоялось совещание, посвященное созданию на Среднем Урале базы для производства магистрального грузового электровоза постоянного тока. РЖД предъявляет следующие технические требования к новому электровозу: он должен иметь срок службы до списания не менее 33 лет, проходить до текущего ремонта 50 тыс. км, до среднего — 600 тыс., капитального — 2,4 млн. км. Кроме того, предприятию необходимо решить вопрос с созданием сети сервисного обслуживания электровозов.

По заверениям заводских специалистов, они готовы производить до 240 секций электровозов в год. Срок окупаемости проекта — чуть более семи с половиной лет.

На совещании принято решение провести в Москве рассмотрение концепции нового магистрального электровоза постоянного тока с привлечением широкого круга специалистов, а в четвертом квартале — представить эскизную проработку уральского локомотива.

В. Гапанович побывал также на Екатеринбургском электровагоноремонтном заводе, где ознакомился с производственными мощностями предприятия и ходом модернизации грузового электровоза ВЛ11, которая проводится заводом с участием НПО «Автоматика», НПО «Саут». В обновленном электровозе воплощены новая электрическая схема, отработана микропроцессорная система управления, улучшены условия работы локомотивных бригад. В результате модернизации продлевается срок службы локомотива на 15-20 лет, снижаются эксплуатационные расходы, уменьшается расход электроэнергии.

## Инвестиции в развитие железных дорог РФ в 2004-2010 гг. составят 1,46 трлн. рублей

Инвестиции в развитие железных дорог РФ в 2004-2010 годах составят 1,46 трлн. рублей.

Как сообщили в департаменте по связям с общественностью ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), такие параметры инвестиций предусмотрены стратегической программой развития РЖД, детальную проработку которой проводят рабочие группы экспертов компании во главе с вице-президентом Борисом Лapidусом.

Программа предусматривает, что 990 млрд. рублей будет вложено в основные фонды за счет амортизации. Износ фондов намечается к 2010 году сократить с 64% до 59%. Согласно документу, в 2010 году объем инвестиционной программы компании составит 260 млрд. рублей (в 2004 году — 134 млрд. рублей). Кроме того, поставлена задача более чем в 2 раза повысить рентабельность РЖД — до 16%.

Для решения стратегических задач компании и эффективного реформирования железнодорожного транспорта стратегическая программа предусматривает реализацию таких направлений, как увеличение масштаба транспортного бизнеса, повышение производственно-экономической эффективности, качества работы и безопасности перевозок, обеспечение глубокой интеграции в евроазиатскую транспортную систему.



## РЖД может вложить более 30 млрд. рублей в развитие железнодорожной инфраструктуры на границах с Китаем

ОАО «Российские железные дороги» планирует инвестировать в развитие железнодорожной инфраструктуры в направлении границ с Китаем более 30 млрд. рублей.

Как сообщили в департаменте по связям с общественностью РЖД, об этом заявил первый вице-президент компании Хасян Зябиров на переговорах с заместителем министра железных дорог КНР Хэ Хуном, которые состоялись в Москве.

На встрече обсуждались вопросы увеличения объемов перевозок грузов между Китаем и Россией. Особое внимание было уделено вопросам увеличения перевозок нефтяных грузов из РФ в КНР.

РЖД, отметил Х. Зябиров, планирует построить второй путь от станции Карымская до станции Забайкальск, а на втором этапе полностью электрифицировать этот участок протяженностью 365 км. Предположительно общий объем инвестиций составит более 30 млрд. рублей.

Стороны договорились в ближайшее время подготовить к подписанию меморандум о сотрудничестве между РЖД и министерством железных дорог КНР.

## РЖД намерено участвовать в строительстве моста через Амур вблизи Благовещенска

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) намерено участвовать в строительстве моста через реку Амур, который свяжет российский Благовещенск (Амурская область) и китайский Хэйхэ (провинция Хэйлунцзян).

Как сообщили в департаменте по связям с общественностью РЖД, в Москве состоялась рабочая встреча президента компании Геннадия Фадеева с губернатором Амурской области Леонидом Коротковым, в ходе которой обсуждались направления взаимодействия РЖД и администрации области в сфере развития транспортного комплекса региона, и, в частности, о строительстве железнодорожного моста через Амур.

На встрече отмечалось, что решение по данному проекту будет приниматься Правительством РФ после рассмотрения вопроса в Минэкономразвития и МИДе. По словам Г. Фадеева, «вопрос о строительстве моста в большей степени политический».

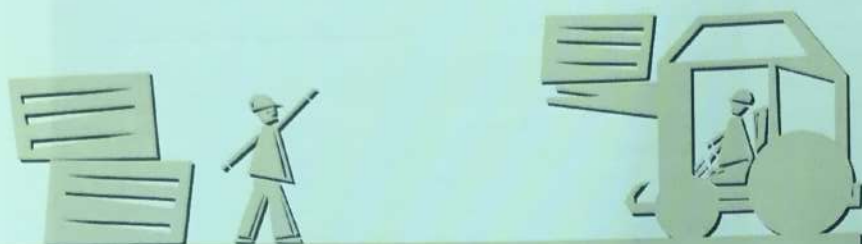
В РЖД отметили, что специалистами отраслевых научно-исследовательских институтов на пограничный переход Благовещенск — Хэйхэ предлагается переключить в экспортном для России направлении часть лесных грузов, следующих в Китай из Иркутской, Амурской областей и Хабаровского края через Гродеково, часть нефтяных грузов и прочих грузов из Иркутской области, черного металла из Читинской области, следующих через Забайкальск и Гродеково. Удобней, следующих из Тайшета через Забайкальск и Гродеково.

По расчетам экспертов, загрузка предлагаемого к строительству мостового перехода составит 3 млн. тонн в год. Стоимость сооружения железнодорожного пограничного перехода Благовещенск — Хэйхэ определена в сумме \$113,2 млн.

2-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

# HANDLEX RUSSIA 2004

WWW.HANDLEX.RU



## ТЕМАТИКА ВЫСТАВКИ:

Подъемно-транспортные и погрузочно-разгрузочные машины и оборудование;

Складские комплексы и оборудование;

Складская, таможенная, транспортная, производственная и прикладная логистика;

Услуги



**21-24**  
**СЕНТЯБРЯ**  
**2004 ГОДА**

## ОРГАНИЗАТОРЫ:



ТЕЛ.: (095) 956-4822  
ФАКС: (095) 292-13-49  
E-MAIL: HANDLEX@COMAIL.RU  
WWW.HANDLEX.RU



## ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР:

Эксперт  
**ОБОРУДОВАНИЕ**  
РЫНОК, ПРЕДЛОЖЕНИЕ, ЦЕНА

## ИНФОРМАЦИОННЫЕ СПОНСОРЫ:

EXCAVATOR.RU  
ПЕРВАЯ ЗАКАЗЧИКОВЫЙ КОЛЛЕКЦИЯ

БИЗНЕС  
МОСТ



# ЕВРАЗИЯ



## Начинается с транспорта

В Дипломатической академии МИД РФ состоялся брифинг по **Восьмому Петербургскому международному экономическому форуму**.

В брифинге приняли участие президент Евроазиатского транспортного союза **Сергей Желаннов**, зам. министра транспорта РФ **Чингиз Измайлов**, вице-президент ОАО «Российские железные дороги» **Борис Липидус**, вице-президент Ассоциации экспедиторов России **Василий Жинкин**, председатель Исполнительного комитета Координационного транспортного совещания СНГ **Евгений Казанцев**. С приветственным словом перед собравшимися выступил ректор Дипакадемии **Юрий Фокин**.

низаций, представители деловой и политической элиты многих стран мира.

Невский саммит пройдет под девизом «Эффективная экономика – достойная жизнь». Особое внимание участников будет уделено вопросам экономического роста и качества жизни, а также развитию связей Евросоюза с Россией и другими странами СНГ, вступлению новых стран в ВТО и другим актуальным проблемам.

В ходе работы форума планируется проведение 22 круглых столов с участием бизнесменов, политиков и ведущих экспертов и специалистов, среди которых особый интерес для транспортного бизнеса представляют три: «Россия — ЕС: контуры общего экономического пространства», «Российско-финляндское экономическое сотрудничество в рамках северного измерения», «Экономический рост и транспорт». Восемь выездных круглых столов пройдут в Москве.

В рамках Восьмого Петербургского экономического форума состоится ряд дополнительных мероприятий: Конгресс предпринимателей СНГ, презентации ряда стран и регионов России.

Наиболее интересные материалы Петербургского форума, а также мнения его участников будут опубликованы в ближайших номерах нашего журнала.



В течение сотен лет Евразия была понятием исключительно физико-географическим. И только сейчас, когда глобализируется не только потребление, но и производство, Евразия становится реальностью экономической.

Ключевую роль в этом процессе играет транспорт, создающий физическую основу для интернационализации экономики. Что касается геополитического фактора, то интегратором евроазиатского пространства по-прежнему остается Россия и близкие к ней страны СНГ.

Поэтому неудивительно, что экономические форумы стран евроазиатского континента проводятся в России и организатором их является Евроазиатский транспортный союз (ЕАТС) – один из лидеров международного транспортного консалтинга и крупнейший организатор международных евроазиатских и российско-европейских конференций и выставок, из которых наибольшую известность получили международные конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 1998, 2000, 2003).

ЕАТС ведет работу по мониторингу и развитию транспортных коридоров, исследованию и реализации механизмов государственно-частного партнерства в транспортной отрасли, является членом ТПП РФ и КТС СНГ, сотрудничает с ЕЭК и ЭСКАТО ООН, ЕКМТ и другими транспортными союзами и ассоциациями национального и международного уровня, участвует в целом ряде крупнейших транспортных конференций, среди которых – ТрансРоссия, ТРАНСТЕК, ТРАНСБАЛТИКА.

По уровню представительства и уровню поддержки со стороны российских властей Восьмой Петербургский международный экономический форум не имеет равных. Он проводится в соответствии с распоряжением Президента России В.В. Путина и решениями Совета Федерации Федерального Собрания РФ и Межпарламентской ассамблеи государств – участников СНГ при содействии Правительства РФ и участии Европейского банка реконструкции и развития.

По сложившейся традиции, в очередном саммите политической и деловой элиты евразийского континента, проводящемся под патронатом Президента РФ, примут участие главы государств и правительств, руководители парламентов, лидеры международных орга-



**НАША ЗАЩИТА —  
ВАША УВЕРЕННОСТЬ**

Вы уверены, что Ваш груз, доверенный транспортной компании, в надежных руках?

Могут ли Вам гарантировать доставку груза в целости и сохранности?

Вы хотите защитить свой бизнес от материальных потерь?

Страховая группа «АВЕСТ» предлагает лучшее решение:

- ✓ страхование грузов;
- ✓ страхование ответственности перевозчика;
- ✓ страхование ответственности экспедитора.

Страховая группа «АВЕСТ» обеспечит Вам:

- ✓ индивидуальный подход; рекомендации партнеров по бизнесу, надежность которых проверена временем;
- ✓ уверенность в решении всех вопросов, связанных с урегулированием убытков;
- ✓ проведение экспертизы груза по соответствию и качеству.

**Страховая группа "АВЕСТ" — Ваш надежный партнер на рынке грузоперевозок**

113114, Москва,  
1-й Кожевнический пер., д. 8,  
тел. (095) 105-5858.

Лицензия № 04-001/2004-01



**ИЗДАТЕЛЬ:**



**Ассоциация экспедиторов Российской Федерации**

121170, г. Москва, Кутузовский проезд, д. 4/1

Тел.: (095) 148-41-84 Факс: (095) 148-23-16.

E-mail: far@aerf.ru; far—aerf@wwwcom.ru

**PUBLISHER:**

**Freight Forwarders Association of of Russian Federation**

Журнал основан в 1998 году

Информационно-аналитический журнал  
«МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР»

Information-analytic magazin  
INTERNATIONAL FORWARDER

**СОВЕТ РЕДАКЦИИ:**  
ВАЛЕРИЙ АЛИСЕЙЧИК,  
президент АЭР, председатель  
совета редакции  
АНАТОЛИЙ КУЗНЕЦОВ,  
главный редактор

**EDITORIAL COUNCIL:**  
VALERY ALISEICHIK,  
President of FAR,  
Chairman of the Editorial Counsel  
ANATOLY KUZNETSOV,  
Chief Editor

ВЯЧЕСЛАВ ВИНОГРАДОВ,  
генеральный директор АО  
"Совмортранс"  
АНАТОЛИЙ ТЯН,  
генеральный директор  
АО "Совтрансавто"  
СЕРГЕЙ ЛОПАРЕВ,  
вице-президент АЭР  
ТАТЬЯНА ПОЛЯНОВА,  
директор Центра повышения  
квалификации АЭР  
АНДРЕЙ КИРЕЕВ,  
заместитель гл. редактора

VYACHESLAV VINOGRADOV,  
General Director of a Joint Stock  
Company "Sovmortrans"  
ANATOLY TIAN,  
General Director of LTD  
"Sovtransavto"  
SERGEY LOPARYOV,  
Director of the FAR  
TATYANA POLYANOVA,  
Director of the Personnel Upgrading  
Center of the FAR  
ANDREY KIREEV,  
Deputy Chief Editor

Журнал выходит один раз в два месяца. Приложение к газете "Морские вести России".  
Is edited once in two months.

Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.  
Отпечатано в ГУП "ИПК "Московская правда", Зак. № 587.  
Тираж 1200 экз. 101990, Москва, Потаповский пер., д. 3.  
тел.: 925-08-54. Цена свободная.

Журнал сверстан в РИЦ газеты "Морские вести России"  
Верстка: Н. Васильевой. Общий тираж — 5000.  
Total circulation — 5000 copies.

**Адрес редакции:** 103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.  
Тел./факс (095) 927-86-68, тел. (095) 921-30-04, 927-89-39.

**Editorial Office Address:** 103775, Moscow, 3/6, Petrovka St.;  
Tel./Fax: (095) 927-86-68, Tel. (095) 921-30-04, 927-89-39.

E-mail: morvesti@mail.cnt.ru  
www.morvesti.ru

При перепечатке ссылка на журнал "Международный экспедитор" обязательна.

**СОИЗДАТЕЛИ:**  
Co-publisher:

Редакция газеты "Морские вести России"  
Editorial Office of the newspaper Maritime News of Russia



Первый в России журнал о транспортно-экспедиторском бизнесе

**Экспедитор** — не посредник,  
а архитектор транспорта.  
**Наш журнал** — профессиональная информация о Вашей компании грузовладельцам и транспортно-экспедиторским организациям России, стран дальнего и ближнего зарубежья.

Цены на публикацию информационно-рекламных материалов — значительно ниже, чем в других профильных изданиях.  
Адрес: 103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6  
Контактный телефон/факс: (095) 927-86-68, 921-30-04



# "РЕФСЕРВИС" – филиал ОАО "РЖД"

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
"РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

- Член Евроазиатского транспортного союза
- Член Координационного Совета по Транссибирским перевозкам
- Член Совета по координации перевозок скоропортящихся грузов при Гильдии экспедиторов

На российском рынке  
транспортных услуг с 1997 года.

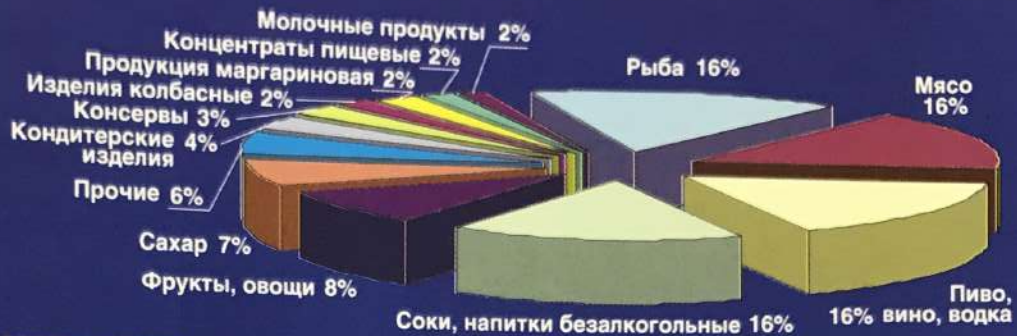
**Лидер** по перевозке  
скоропортящихся грузов.

Более 150 наименований  
перевозимых грузов.

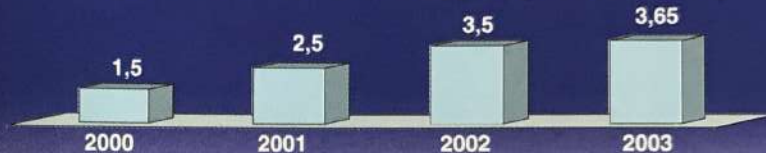
**К услугам клиентов:**

- 10 тысяч высококвалифицированных сотрудников
- Более 17 тысяч вагонов (все виды изотермического подвижного состава)
- Производственные ремонтные мощности — 8 тысяч вагонов в год
- Сотрудничество с крупнейшими российскими производителями продовольственных грузов

## Структура перевозимых грузов



## Динамика объемов перевозок грузов в 2000 — 2003 годах (млн. тонн)



## Создать оптимальный температурный режим для ваших грузов — наша профессия



"РЕФСЕРВИС"  
ОАО "РЖД"



Россия, 107228, Москва,  
ул. Новорязанская, д. 12  
Тел.: +7 (095) 262-4527, 262-0431  
Факс: +7 (095) 262-7336, 262-3973  
E-mail: refserv@css-mps.ru

**ПОДПИСКА-2004: ОСТАВАЙТЕСЬ С НАМИ!**

Адрес редакции: 103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6 Тел./факс редакции: (095) 927-86-68, тел.: (095) 921-30-04. E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

## ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

Издание Союза российских судовладельцев.  
Стоимость подписки на I полугодие 2004 года:  
Россия - 414 руб., страны СНГ - \$65\*,  
зарубежные - \$190\*.  
Тираж - 9000 экз.  
Контактный тел. Союза российских судовладельцев: (095) 241-56-75.  
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2004 г.:  
для России - 32565, для СНГ - 33107,  
годовой для России - 33227.



## ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ"

Издание Ассоциации морских портов.  
Стоимость подписки на I полугодие 2004 года:  
Россия - 531 руб., страны СНГ - \$80\*,  
зарубежные - \$210\*.  
Тираж - 7200 экз.  
Контактный телефон Ассоциации: (812) 259-95-23.  
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2004 г.:  
для России - 47766, для СНГ - 47966,  
годовой для России - 79194.



## ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

Издание Ассоциации экспедиторов России.  
Стоимость подписки на I полугодие 2004 года:  
Россия - 420 руб., страны СНГ - \$75\*,  
зарубежные - \$185\*.  
Тираж - 5000 экземпляров.  
Контактный телефон Ассоциации: (095) 737-75-13.  
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2004 г.:  
для России - 47767, для СНГ - 47967,  
годовой для России - 79196.

\* На весь год.

