

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

INTERNATIONAL FORWARDER



О проблемах развития Новороссийского
транспортного узла стр. 26-27

FIATA WORLD CONGRESS



2005 MOSCOW
11-15
September

TO BE HOSTED BY THE FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION
OF THE RUSSIAN FEDERATION WITH SUPPORT FROM
THE TRANSPORT MINISTRY, THE MOSCOW CITY GOVERNMENT
AND THE CHAMBER OF TRADE AND INDUSTRY
OF THE RUSSIAN FEDERATION





АЭР готовится



к конгрессу ФИАТА в Москве

В условиях интеграции мирового экономического сообщества роль профессиональных объединений представителей различных отраслей экономики постоянно возрастает. Не являются исключением из этого правила и экспедиторы.

В ноябре 1990 года была учреждена Ассоциация международных экспедиторов СССР. Позже в связи с изменениями в политическом и экономическом положении страны ассоциация перерегистрировалась под наименованиями «Ассоциация международных экспедиторов» и «Российская ассоциация международных экспедиторов». И, наконец, в целях создания единых правил и порядка для осуществления экспедиторской деятельности и проведения единой экспедиторской политики на территории страны и в отношениях с зарубежными партнерами ассоциация приобрела свой нынешний вид.

АЭР вошла в состав Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) в качестве национального члена России в 1992 году, однако фактически отношения российского экспедиторского сообщества с ФИАТА имеют более длительную историю. Наша страна была представлена в ФИАТА на уровне ведущей транспортно-экспедиторской компании «Союзвнештранс» еще в начале 60-х годов прошлого века. И признанием достойного места наших экспедиторов в международном сообществе было проведение в Москве в 1979 году Всемирного конгресса ФИАТА. И вот теперь, четверть века спустя после того знаменательного события, Москва вновь выбрана местом проведения Всемирного конгресса в 2005 году.

Принимать Всемирный конгресс – большая честь и большая ответственность. Руководство ассоциации выражает уверенность, что Москва не ударит в грязь лицом и проведет этот международный форум на достойном уровне. Минтранс России, Правительство города Москвы и Торгово-промышленная палата Российской Федерации заявили о своей поддержке планируемых мероприятий. Предварительно согласовано резервирование центральных столичных гостиниц для размещения участников конгресса, которых ожидается более 1000 человек. Спланирована обширная культурная программа. Достигнута предварительная договоренность о предоставлении Государственного Кремлевского дворца для проведения официальных церемоний открытия и закрытия конгресса. С целью контроля подготовки к конгрессу Москву посетил полномочный представитель

ФИАТА г-н П. Мегерле. Он обстоятельно ознакомился с работой ассоциации по подготовке конгресса, встретился с заместителем министра транспорта Российской Федерации Чингизом Измайловым и в публикуемом федерацией сборнике «ФИАТА-ревью» дал высокую оценку уже проведенным мероприятиям.

Подготовка к конгрессу – прекрасная возможность напомнить мировому экспедиторскому сообществу о российских экспедиторах. Уже за два года до этого события, в соответствии с регламентом ФИАТА, ассоциация подготовила цветные буклеты и 6-минутный фильм о Москве как месте проведения Всемирного конгресса в 2005 году для ознакомления с ними участников Всемирного конгресса ФИАТА 2003 года на о. Бали (Индонезия). Кроме того, участвующие в конгрессе на о. Бали представители АЭР и российских экспедиторских фирм провели активную кампанию по рекламе возможностей российских транспортников и экспедиторов, в том числе в ходе выступлений на заседаниях конгресса и рабочих групп, в интервью средствам массовой информации Индонезии и мировым информационным агентствам. Не менее насыщенная программа планируется ассоциацией для участия во Всемирном конгрессе ФИАТА 2004 года в Южно-Африканской Республике.

Все это потребует напряженной работы, затрат времени и финансовых ресурсов. Однако, как говорится, игра стоит свеч. Проведение конгресса в Москве позволит российским экспедиторам и транспортникам в глобальном масштабе заявить о своих возможностях, установить деловые контакты с многочисленными представителями мировых экспедиторских фирм, более четко позиционироваться в мировом экспедиторском сообществе и извлечь из этого конкретную пользу.

Ассоциация экспедиторов Российской Федерации искренне надеется, что ее усилия по подготовке к проведению Всемирного конгресса ФИАТА в Москве получат со стороны экспедиторского сообщества, органов власти и управления страны, города Москвы реальную и конкретную поддержку, а экспедиторские предприятия, прежде всего, разумеется, члены ассоциации, проявят необходимую активность в использовании открывающихся обширных возможностей по рекламе предлагаемых ими транспортно-экспедиторских услуг.

Дирекция Ассоциации экспедиторов Российской Федерации





ПОДПИСАНО ПОСТАНОВЛЕНИЕ О СОЗДАНИИ ОАО «РЖД»

Председатель Правительства Российской Федерации
Михаил Касьянов подписал постановление Правительства РФ
№ 585 от 18.09.2003 г. о создании открытого акционерного
общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»)

С момента создания ОАО «РЖД» начинается второй этап реформирования российского железнодорожного транспорта.

Функции государственного регулирования железнодорожного транспорта сохраняются за Министерством путей сообщения Российской Федерации, функции хозяйственного управления полностью перейдут к ОАО «Российские железные дороги».

Уставный капитал акционерного общества составит 1 триллион 535 миллиардов 700 миллионов рублей. Создание ОАО «Российские железные дороги» происходило в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства РФ № 384 от 18 мая 2001 года, и Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» № 29-ФЗ от 27 февраля 2003 года.

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

Уставный капитал ОАО «РЖД» формируется путем внесения в него имущества федерального железнодорожного транспорта по балансовой стоимости. Все права и обязанности (в отношении их кредиторов и должников) организаций и предприятий, имущество которых вносится в уставный капитал ОАО «РЖД», передаются единому хозяйствующему субъекту на основе сводного передаточного акта.

В уставный капитал новой компании войдут 987 (17 железных дорог, заводы по ремонту пассажирских и грузовых вагонов, заводы по изготовлению запасных частей для подвижного состава, проектно-изыскательские организации, научно-исследовательские организации, строительные организации, предприятия рабочего снабжения, общественного питания) предприятий и организаций из числа 2046, составлявших систему МПС России до настоящего времени. Еще 673 предприятия (объекты социальной сферы, учебные заведения) будут переданы в ведение региональных органов власти, 295 предприятий и организаций сохранятся в составе МПС, а 80 предприятий подлежат прямому акционированию (по плану приватизации, утвержденному правительством на 2003-2004 гг.).

Для справки

В 1997 году Правительством Российской Федерации было принято решение о подготовке и проведении структурной реформы железнодорожного транспорта.

15 мая 1998 года постановлением № 448 Правительство Российской Федерации утвердило «Концепцию структурной реформы федерального железнодорожного транспорта», разработанную МПС России. В соответствии с «Концепцией структурной реформы федерального железнодорожного транспорта» и для обеспечения необходимой правовой базы функционирования железнодорожного транспорта в условиях рыночной экономики проводилась работа по разработке и утверждению необходимых корректировок к законодательству, регулирующих деятельность предприятий отрасли, и приведению ее в соответствие с принципами российского гражданского законодательства.

18 мая 2001 года постановлением правительства № 384 была утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Согласно программе, реформирование железнодорожного транспорта проводится в три этапа:

первый этап – 2001-2002 годы;

второй этап – 2003-2005 годы;

третий этап – 2006-2010 годы.

На первом этапе реформирования железнодорожного транспорта были проведены следующие мероприятия:

а) реструктуризация кредиторской задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта по платежам в бюджеты всех

уровней, иным обязательным платежам и договорным обязательствам;

б) разработка проектов законодательных и иных нормативных правовых актов, необходимых для реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте;

в) создание условий для недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта пользователей услуг, оказываемых на железнодорожном транспорте;

г) инвентаризация земли и имущества предприятий железнодорожного транспорта;

д) приведены в соответствие с основными принципами гражданского законодательства РФ документы, регламентирующие деятельность железнодорожного транспорта, приняты федеральные законы «О железнодорожном транспорте в РФ», «Устав железнодорожного транспорта РФ», «О внесении изменений и дополнения в Федеральный закон «О естественных монополиях», «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и другие нормативные акты;

е) разработаны «Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования», «Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования», Закон «О развитии конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок, основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками»;

ж) введен в действие новый Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»;

з) утвержден постановлением правительства План мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003 - 2005 годы;

и) внедрена новая технология управления инвестиционной политикой МПС РФ, в которой произошли качественные изменения.

На 2003 год утверждена инвестиционная программа в объеме 122,6 млрд. рублей за счет собственных средств отрасли. Объем капиталовложений, финансируемых за счет собственных средств железных дорог, составит 109,2 млрд. рублей, что на 25% выше показателей 2002 года. Значительная доля (75%) инвестиций будет направлена на безопасность, поддержку и развитие инфраструктуры и технологии перевозок.

Второй этап реформирования железнодорожного транспорта включает в себя:

а) реорганизацию открытого акционерного общества «Российские железные дороги» путем выделения в дочерние акционерные общества самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте (пассажирские перевозки в дальнем следовании, отдельные специализированные грузовые перевозки, перевозки пассажиров в пригородном сообщении, услуги по ремонту технических средств и производству запасных частей, а также иные виды деятельности, не связанные с перевозками);

б) поэтапное сокращение перекрестного субсидирования;

в) создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок;

г) постепенный переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах;

д) привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта;

е) проработку организационно-правовых и экономических последствий выделения самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих грузовые перевозки, из открытого акционерного общества «Российские железные дороги».



ПРЕЗИДЕНТОМ ОАО «РЖД» НАЗНАЧЕН ГЕННАДИЙ ФАДЕЕВ

Распоряжением Правительства Российской Федерации
№ 1384-р от 22 сентября 2003 года

Фадеев Геннадий Матвеевич назначен президентом открытого
акционерного общества «Российские железные дороги»

Геннадий Матвеевич Фадеев родился 10 апреля 1937 года в городе Шимановске Амурской области в многодетной крестьянской семье. Как во многих типичных городках, железная дорога была здесь градообразующим предприятием.

В 1961 году Геннадий Фадеев окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, который был основан в 1937 году. Сегодня это Дальневосточный государственный университет путей сообщения, из стен которого вышло десять начальников железных дорог.

Работая на железной дороге, Г.М.Фадеев прошел все ступени роста, занимал различные должности. Начал свою трудовую деятельность на станции Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги дежурным по путям.

До 1979 года Геннадий Матвеевич занимал руководящие должности на Восточно-Сибирской железной дороге, а в 1979 году назначен начальником вновь образованной Красноярской железной дороги.

В те годы на Красноярской дороге сфокусировались все проблемы интенсивного экономического роста одного из крупных регионов страны. Объем перевозок возрастал, а подвижной состав поступал по остаточному принципу, борьба шла за каждый вагон. Станции были буквально забиты составами, по магистральным линиям поезда ходили каждые 3-5 минут.

В короткие сроки на дороге развились мощности станций, были созданы строительные организации, введены в строй новые пути на участках Ачинск – Красная Сопка, Междуреченск – Абакан, Абакан – Тайшет. Основная часть грузопотока руды и угля пошла по хорошо оснащенным современным железнодорожным путям.

С выделением дороги в самостоятельную хозяйственную единицу улучшилось оперативное руководство и организация перевозок, вырос грузооборот, резко увеличилось отправление грузов. В то время по Транссибу размеры грузовых перевозок достигали 100-110 пар поездов в сутки, не считая пассажирских.

На Красноярской железной дороге стало нормой введение новых жилых комплексов, объектов социального назначения. Были введены новые школы, детские сады, реконструированы больницы. Памятным стал жилой дом на Стрелке, санаторий-профилакторий Красноярского отделения, больничный комплекс.

С 1984 по 1987 год Геннадий Фадеев возглавлял Октябрьскую железную дорогу. В те годы перед дорогой была поставлена задача увеличения провозной и пропускной способности магистрали, повышения скорости движения поезда, увеличения его веса и длины, дальнейшего внедрения электрической тяги.

В 1987 году Геннадий Фадеев перешел на работу в аппарат Министерства путей сообщения СССР, где занимал должности заместителя министра, заместителя министра – начальника Главного управления движения, первого заместителя министра.

В 1992 году Геннадий Матвеевич Фадеев назначен министром путей сообщения Российской Федерации.

В этот сложный исторический период, когда многие отрасли экономики переживали глубокий кризис, железные дороги страны сохранились в собственности государства и был предотвращен развал транспортных артерий страны. Именно в этот период на съезде железнодорожников Геннадием Фадеевым впервые сформулированы основные принципы структурной реформы отрасли.

В 1996–1999 гг. Геннадий Матвеевич занимал должность генерального секретаря Международного координационного совета по транссибирским перевозкам, а с 1999 по 2002 год руководил Московской железной дорогой.

Несколько лет работы на Московской железной дороге оставили яркий след в освоении новых современных технологий. В эти годы, когда практически прекратилось производство подвижного состава для пассажирских перевозок, на Московской железной дороге стали появляться принципиально новые электропоезда, созданные по уникальной технологии. Капитальным ремонтом восстанавливались старые электропоезда, на которые постепенно добавлялись вновь разработанные отдельные узлы и механизмы. В результате через несколько лет на дороге появился принципиально новый подвижной состав, например, электропоезд «Московский».

В это время на дороге стали разрабатываться и внедряться совершенно новые технологии перевозки пассажиров. В 2001 году от Москвы до аэропорта Домодедово была запущена в эксплуатацию интермодальная система организации перевозок: пассажиры, улетающие из Домодедово, получили возможность пройти регистрацию на Павелецком вокзале, сдать багаж и за 40 минут на скоростном экспрессе доехать до аэропорта.

Близится к завершению создание скоростного пригородного сообщения между Москвой и Мытищами, начало которой было положено Геннадием Фадеевым. К концу 2003 года принципиально новые поезда «Спутник» привезут пассажиров в Москву за 18 минут.

В 2002 году Геннадий Фадеев вновь становится министром путей сообщения Российской Федерации. Именно при нем проведена колоссальная работа по подготовке отрасли к созданию ОАО «Российские железные дороги».

МИНИСТРОМ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ НАЗНАЧЕН ВАДИМ МОРОЗОВ



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

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

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1971 году на Октябрьской железной дороге в локомотивной депо Волховстрой слесарем. После оконча-

ния в 1977 году Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта работал на той же дороге дежурным по горке, маневровым диспетчером, заместителем начальника и начальником станции, заместителем начальника и начальником отделения дороги, начальником службы, заместителем и первым заместителем начальника дороги, начальником Октябрьской железной дороги. Затем занимал должность заместителя председателя Законодательного собрания Ленинградской области, работал первым заместителем начальника Юго-Восточной железной дороги, заместителем министра путей сообщения Российской Федерации.

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

В 2002 г. назначен первым заместителем министра путей сообщения РФ.

С бизнесом будем взаимодействовать тесно



Департамент координации транспортных систем и логистики Минтранса России создан четыре года назад. Недавно на этот важный участок работы пришел новый руководитель – Анатолий ВОЛОДИН.

Анатолий Васильевич встретился с нашим корреспондентом и ответил на вопросы.



– Ваше видение главных, первостепенных задач Департамента координации транспортных систем и логистики?

– Они определяются задачами, которые диктует экономика. Сегодня государство уходит из практического бизнеса, оставляя за собой функцию стимулирования развития экономики. Минтранс является ведущим органом государственного управления в области транспортной политики. В связи с этим роль нашего департамента возрастает.

На основании анализа состояния транспортного рынка мы должны выявить и предложить инструменты, которые позволят сделать этот рынок более эффективным. Для анализа требуются разнообразные данные. С одной стороны, это информация о грузопотоках: номенклатура, объемы, скорость и направления движения, динамика развития грузовой базы. С другой – оценка существующей транспортной инфраструктуры и динамики ее развития.

Таким образом, возникает своеобразный транспортный баланс. В масштабе страны задача звучит так: способен ли транспорт России выполнить ту работу, которую задает ему экономика, и что нужно, чтобы он выполнял ее эффективно.

Известно, чем дороже товар, тем быстрее он должен двигаться, а чем быстрее он движется от производителя к потребителю, тем выше народнохозяйственный эффект.

Существенно влияет на скорость грузопотоков инфраструктура: скоростные поезда, современные автотрассы, автомобили и т.д. Наличие современной инфраструктуры – показатель экономического развития государства.

Другой важный фактор – развитие технологии перевозок на логистических принципах, расширение использования контейнеров, внедрение контейнерных и других передовых технологий.

Следующее – оптимизация деятельности международных пунктов пропуска (МПП) грузов и пассажиров через государственную границу. От того, как работают эти пункты, зависит не только эффективность системы обеспечения движения внешнеторговых грузов, но и создается первое впечатление о государстве. Это своего рода визитная карточка страны.

Наряду с совершенствованием технологий, применяемых контрольными органами в пунктах пропуска, необходимо оптимизировать и их количество. МПП – дорогостоящие объекты, их следует создавать исходя из экономической целесообразности на основе всесторонней оценки существующих и

перспективных грузопотоков, для обслуживания которых они предназначаются.

Так, в настоящее время 75% грузов, перевезенных автомобильным транспортом, обслуживает всего 17% пунктов, через 30 МПП проходит менее пяти автомобилей в сутки, а через 17 пунктов – менее одного. Чтобы отладить эту сферу, нам не обойтись без совместной кропотливой, вдумчивой работы с Российской транспортной инспекцией, ГТК России, пограничниками.

И конечно же, и это главное в нашей работе, совершенствование нормативно-правовой базы – важнейшего условия достижения максимального эффекта использования инфраструктуры, передовых технологий грузодвижения, в том числе с использованием различных видов транспорта.

Немаловажное направление – развитие существующих транспортных коридоров, в том числе международных, и создание новых. Опять же на основе всестороннего анализа соотношения спроса на перевозки и предложения транспортных услуг. Решение этих задач потребует создания своеобразных «паспортов» транспортных коридоров и формирования соответствующих межведомственных органов (обязательно с участием непосредственных пользователей коридоров) для мониторинга эффективности их функционирования и подготовки предложений по ее повышению.

Очевидно, достичь необходимого эффекта невозможно без тесного взаимодействия с субъектами транспортного рынка и их представителями – ассоциациями, союзами. Через такое сотрудничество мы сможем получать необходимые импульсы с рынка и проверять результативность своих действий.

– Что Вы думает о предложении ограничить круг экспедиторских компаний, обеспечивающих международные перевозки, лицензированием и сертификацией? На каком этапе в этом может быть роль Ассоциации экспедиторов России?

– Как жестко надо лицензировать те или иные виды деятельности? Вопрос сложный, непростой.

На мой взгляд, государственная сертификация, так же как и лицензирование экспедиторской деятельности, вряд ли нужны. Другое дело, сертификация как фиксирование качества субъекта экспедиторской деятельности, возможно, не помешает. И в первую очередь она, надо думать, требуется

самим экспедиторским компаниям. И, конечно же, эту важную функцию могла бы взять на себя Ассоциация экспедиторов России (АЭР).

Полагаю, АЭР создаст реестр экспедиторов. В него войдут компании, получившие сертификат учества. Таким образом, критерии сертификации станут факторами конкурентоспособности экспедиторов. Это уже внутренние регуляторы рынка.

– Транспортный комплекс страны работает в условиях реформы железных дорог. Как, по Вашему мнению, это отразится на экспедиторской деятельности?



– Да, создано ОАО «Российские железные дороги». С сентября на территории страны действует новый преискурант МПС № 10-01, который четко определяет государственную тарифную политику. Замечу, что при разработке тарифных документов МПС учло значительную часть замечаний и предложений Минтранса.

Новый преискурант предусматривает тариф за перевозки в вагонах парка железных дорог с разделением на следующие составляющие:

- за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог;
- за использование вагонного парка железных дорог.

Впервые предусмотрены отдельные тарифы за использование подвижного состава, принадлежащего железным дорогам (вагонная составляющая), на которую не распространяется дифференциация по классам грузов и действие исключительных тарифов. Таким образом, создаются равновыгодные экономические условия для использования собственного вагон-

ного парка независимо от рода перевозимого груза и привлечения частных инвестиций в развитие вагонного парка железнодорожного транспорта.

Владельцы вагонов будут платить железным дорогам только за использование инфраструктуры и локомотивной тяги. В определенной мере это отражает интересы растущего класса операторов подвижного состава и создает условия для конкуренции.

Чтобы стимулировать загрузку российских морских и речных портов, имеющих производственные резервы по экспортным грузам, поддержать российских экспортеров, а также увеличить импортное поступление в морские бассейны страны, нашим департаментом подготовлены предложения по совместной работе с МПС.

Назову некоторые. Это:

- введение понижающего экспортного тарифного коэффициента к тарифу нового преискуранта для российских экспортных грузов, направляемых в российские морские и речные порты;

- применение понижающего импортного тарифного коэффициента для стимулирования импортного поступления в российские морские и речные порты и припортовые железные дороги при предконтрактном планировании поставок товаров и услуг продавцом и покупателем;

- введение исключительных тарифных условий применения понижающего транзитного тарифного коэффициента для стимулирования пропуска транзитных грузопотоков по российским железным дорогам через морские и речные порты России (в первую очередь в рамках международных транспортных коридоров);

- применение исключительных тарифов для грузоотправителей-инвесторов, за счет которых будет идти развитие и строительство (или реконструкция) магистрального железнодорожного транспорта, пропорционально вложенным ими финансовым средствам.

Пока сложно оценить на долгосрочную перспективу, как новый преискурант будет работать в реальных условиях и какова будет степень его влияния на грузоперевозки. По предложению Федеральной энергетической комиссии проводится анализ эффективности действия новых тарифов. В результате, видимо, следует ожидать корректировки тарифных ставок.

Бизнесу сейчас предстоит заключение договоров с ОАО «РЖД», и стороны должны действовать оперативно, чтобы это не повлияло отрицательно на осуществление перевозок.

– Каким Вы видите участие экспедиторов в исполнении инвестиционной составляющей ФЦП «Модернизация транспортной системы России»?

– Программа предусматривает привлечение инвестиций владельцев транспортных предприятий и грузовладельцев. Как представляется, наиболее привлекательными для экспедиторского бизнеса могут быть проекты, связанные с развитием мультимодальных

терминалов и центров, особенно на основных направлениях международных транспортных коридоров.

Вот, скажем, недавно на Каспии сдан в эксплуатацию контейнерный терминал в порту Оля и начато строительство припортовой станции и подъездного железнодорожного пути.

Контейнерный терминал ориентирован на экспортно-импортные грузы из Ирана и Индии. Сегодня товары из этих стран идут в Россию вокруг Европы через Санкт-Петербург и порты Финляндии. Ожидается, что при движении по новому маршруту транспортные расходы заметно снизятся, а сроки доставки грузов сократятся на 10-15 дней. Как следствие – улучшится экономика международного транспортного коридора «Север-Юг» и оживится каспийский транзит.

Ввод первой очереди железнодорожной магистрали между станцией Яндыки и портом Оля намечен на август 2004 года. Прогнозируемый грузопоток на 2004 год – 4 млн. тонн, на 2010-й – 8 млн. Стоимость проекта – 3 млрд. рублей. Расчеты свидетельствуют, что проект окупится через два с половиной года. Есть уверенность, что новый терминал привлечет грузы, которые сегодня следуют в Иран и Персидский залив мимо России – через Суэцкий канал, что вдвое дороже и значительно дороже.

Особенность проекта – комплексный подход. Железная дорога здесь не только 50 технологических километров «до края земли», а мощный катализатор притока грузов. Потому что любому грузовладельцу ясно – груз не только придет водным путем в порт, но и быстро и качественно обработанный на современном терминале будет погружен в вагоны и по железной дороге опять же быстро и безопасно отправится вглубь материка.

Вот это-то и привлекает серьезного инвестора. И хотя портовые мощности требуют весомых капитальных затрат, в данном случае по скорости окупаемости с ними мало что может сравниться.

Марина МИХАЙЛОВА,
наш спец. корр.



ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

Практические аспекты страхования на железной дороге в новых условиях хозяйствования

По мере осуществления реформы на железной дороге и появления новых независимых субъектов хозяйствования будут ставиться и более актуальными проблемы, связанные с обеспечением стабильности развития бизнеса каждой появляющейся компании и, соответственно, надежности предоставляемых ею услуг. В то же время решать эти проблемы каждому предприятию придется самостоятельно, и оттого, насколько рациональным будет подход к решению этих проблем, во многом зависит деятельность предприятия на рынке транспортных услуг.

Одним из наиболее эффективных способов обеспечения сохранности собственности и защиты бизнеса от воздействия непредвиденных случайностей является страхование. Сегодня страховое развитие является весьма динамично, страховые продукты становятся более сложными, и на первое место выдвигаются индивидуальные потребности конкретных отраслей, конкретных производителей и предпринимателей.

Открытое страховое акционерное общество «Ингосстрах» (лицензия 4064 Д МФ РФ) занимается развитием специфических комплексных договоров страхования ответственности и имущества транспортно-экспедиционных фирм с 1990 года. Сейчас мы можем с гордостью отметить, что наше страховое покрытие для отечественных транспортно-экспедиционных организаций не уступает по объему ответственности покрытию западных страховщиков.

Ингосстрах входит в состав Ассоциации экспедиторов России (АЭР), Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП), Международного союза автомобильного транспорта MCAT (IRU), Российского автотранспортного союза (РАС), Ассоциации страховых организаций и предприятий транспорта (АССОТ), других общественных объединений и союзов. Тесное взаимодействие с этими организациями позволило нам хорошо изучить особенности деятельности российских экспедиторов и перевозчиков и тенденции развития транспортного бизнеса в западных странах, что, несомненно, нашло отражение в наших страховых продуктах.

Сегодня мы продаем современные страховые продукты, гарантирующие многоуровневую защиту имущественных интересов экспедиторов, производителей, пользователей и арендаторов контейнеров и железнодорожного подвижного состава. Таким образом, посредством страхования обеспечивается надежность транспортного процесса для всех заинтересованных сторон: железной дороги, пассажиров, экспедиторов и грузовладельцев и просто граждан, живущих или работающих рядом с железной дорогой.

В программы страхования Ингосстраха входят различные виды страхования, и пользователь наших услуг может выбрать любое сочетание страховых рисков и страхового покрытия. Практическая выгода комплексного страхования заключается и в удобном для клиента объединении многих рисков в одном полисе, и в существенном снижении **ценны страхования** за счет оптовой покупки страховых услуг.

Для транспортно-экспедиционных предприятий железнодорожно-го комплекса Ингосстрах готов предложить:

- страхование каско подвижного состава, локомотивов и контейнеров,
- страхование ответственности за сохранную доставку грузов,
- страхование ответственности за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров,

- страхование ответственности при эксплуатации подвижного состава за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, не являющимися потребителями транспортных услуг,

- страхование ответственности за причинение вреда не принадлежащим перевозчику инфраструктуре и локомотивам.

Все это относится к перевозкам, осуществляемым на железнодорожных путях и общего и необщего пользования с учетом их специфики. Перечень рисков по каждому из указанных видов страхования весьма обширен. Однако следует отметить, что не будет осуществляться страхование рисков ответственности, вина за которые возложена на субъект хозяйствования, за которые предусматривается уплата штрафов в соответствии с положениями об ответственности, установленными в законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Страхование различных рисков необходимо и при реализации кредитных и лизинговых схем приобретения подвижного состава, которые становятся основным инструментом обновления и замены подвижного состава как в уже действующих компаниях, так и при создании новых операторов.

Стоимость страхования – это тот вопрос, который в первую очередь волнует клиентов страховых компаний. И это понятно: ведь рачительный хозяин всегда считает свои издержки, к которым относятся и расходы на страхование. Тем не менее решающую роль в выборе страховой компании должна играть не величина страхового взноса, а предлагаемые условия страхования и финансовая надежность страховой компании. Поскольку страховщик принимает на себя по сути критический для страхователя риск, от того, насколько быстрым и полным будет возмещение убытков в критической ситуации, зависит дальнейшее положение Страхователя как экономического субъекта, на рынке.

Представим основные страховые продукты для железнодорожных операторов и экспедиторов.

Страхование железнодорожного подвижного состава

Стандартное страховое покрытие включает в себя страхование каско подвижного состава (вагонов всех типов) на случай уничтожения, утраты или повреждения в результате крушения, аварии, столкновения или схода с рельсов (как в поездках, так и в маневровой работе), пожара, взрывов, стихийных бедствий и противоправных действий третьих лиц. Иные риски предлагается застраховать в дополнение к стандартному покрытию.

Страховые суммы по страхованию каско подвижного состава определяются исходя из фактической действительной стоимости застрахованного имущества. Определяют ее следующим образом:

- при страховании собственного имущества, как правило, берется балансовая стоимость подвижного состава либо оценочная стоимость (переоценка материальных ценностей). Страховая стоимость должна быть документально подтверждена;
- при страховании арендованного имущества, как правило, берется стоимость, указанная в договоре аренды.

Точное определение действительной стоимости страхуемого подвижного состава необходимо в целях максимального соблюдения имущественных интересов страхователя. Если страховая сумма ниже действительной стоимости, то имеет место недострахование, и при убытке, связанном с повреждениями, возмещение оплачивается не полностью, а согласно российскому законодательству и правилам страхования – пропорционально действительной стоимости и указанной в договоре страховой суммы. Таковой является и общепринятая мировая практика.

В страховой договор (полис) бесплатно включается страхование расходов по предотвращению и уменьшению размера ущерба, выяснению обстоятельств случившегося и расходов на юридическую помощь.

Страховая премия рассчитывается в процентах от страховой суммы и, как правило, не превышает 2%. Ставки страховой премии зависят от типа подвижного состава, срока его эксплуатации, региона обращения, количества застрахованных единиц, характера перевозимых грузов, периода страхования и т.п. Страховая премия оплачивается одновременно или в рассрочку по желанию клиента.

Кроме указанного стандартного страхового покрытия, по желанию клиента дополнительно могут быть застрахованы следующие риски:

- ответственность за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц;
- ответственность за причинение вреда окружающей природной среде;
- ответственность за гибель, повреждение или утрату перевозимого груза;
- ответственность за финансовые убытки клиентов Страхователя.

Страхование локомотивов

Страхование тягового подвижного состава всех типов предлагает в двух вариантах:

- только от гибели (утраты) локомотива,
- от гибели (утраты) и повреждения локомотива.

Страховая сумма определяется в соответствии с балансовой стоимостью локомотива.

В качестве дополнительного покрытия предлагается:

1. Страхование ответственности за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, кроме служащих Страхователя, пассажиров, владельцев подвижного состава и перевозимых грузов.
2. Страхование ответственности за причинение вреда окружающей природной среде. Исключена ответственность за причинение вреда окружающей природной среде прочими единицами подвижного состава, кроме локомотива, а также перевозимым грузом.
3. Страхование ответственности за гибель или повреждение перевозимого подвижного состава, исключая утрату вагонов. Исключены убытки клиента в результате гибели или повреждения собственного подвижного состава.
4. Страхование ответственности за гибель, повреждение или утрату перевозимого груза.

На сумму страховой премии по данному риску оказывают влияние следующие факторы:

- количество одновременно перевозимых вагонов,
- характер перевозимых грузов,
- приблизительная стоимость одновременно перевозимого груза,
- ориентировочный грузооборот в год.

Страхование контейнеров

Немного теории. Страхование контейнеров имеет свои особенности, например, объектом страхования являются контейнеры – транспортные единицы специальной формы, служащие для перевозки помещенных в них грузов и не являющиеся частью перевозящих их транспортных средств. Страхование контейнеров в мировой практике осуществляется по специальным договорам страхования, заключенным на стандартных английских условиях (Institute Container Clauses). Объем страхового покрытия может быть различным, поскольку страхование контейнеров может быть произведено как на условиях «С ответственностью за все риски», так и на более узких условиях (Total Loss, General Average, Salvage Chargers, Sue and Labour).

Принимая на страхование риск гибели или повреждения контейнеров, страховщики обычно ограничивают свою ответственность по

одной отправке определенными лимитами как на время перевозки морским транспортом, так и отдельно на время перевозки наземными видами транспорта. Непременным условием страхования контейнеров является наличие четкого изображения на них порядковых номеров и других опознавательных знаков. Для освобождения страховщика от небольших убытков применяется франшиза в пределах \$500.

При страховании контейнеров на условии «С ответственностью за все риски» страховщик принимает на себя ответственность за их полную гибель или повреждения при перевозке, включая перевозку контейнеров на палубе, в пределах установленных лимитов за риски их полной гибели и повреждения в течение периода, покрываемого данным страхованием. При этом **каждый контейнер считается отдельным объектом страхования**. Это страхование ни в коем случае не покрывает:

- естественный износ или постепенное ухудшение качества контейнеров;
- их гибель, повреждения или расходы, непосредственно вызванные задержкой рейса либо особыми или естественными свойствами застрахованного объекта.

Страховщик также не несет ответственность за несостоявшийся ремонт контейнера (даже в случае, когда необходимые на это расходы были подтверждены ранее), если в последующем в период, покрываемый страхованием, произошла полная гибель контейнера.

Таким образом, по условию страхования «С ответственностью за все риски», представляющему максимально возможное по этому виду страховое покрытие, подлежат страховому возмещению убытки и расходы по общей аварии, а также убытки от повреждения и полной гибели контейнера, произошедшие по любой причине, кроме указанных выше, а также предусмотренные в специальных оговорках, которые освобождают страховщика от ответственности по убыткам, а именно:

- вызванным конфискацией, захватом или реквизицией, арестом, запрещением или задержанием и их последствиями, а также попытками совершить такие действия;
- связанным с последствиями гражданских войн, революций, вооруженных выступлений, мятежей, гражданских столкновений и пиратских действий;
- прямо или косвенно вызванным ионизирующей радиацией и радиоактивным заражением от ядерного горючего или отходов его сгорания; воздействием радиоактивных, токсичных, взрывоопасных и других опасных свойств ядерных соединений или их компонентов;
- причиненным участниками забастовок, локаутов или лицами, участвующими в трудовых конфликтах, бунтах или гражданских волнениях.

Необходимо отметить, что по соглашению сторон некоторые из специальных оговорок могут быть включены в страховое покрытие при условии оплаты клиентом дополнительного страхового взноса (премии).

В России данный вид страхования существует сравнительно недавно и вызывает особый интерес у транспортно-экспедиционных предприятий. Это связано в первую очередь с тем, что большинство экспедиторов, организующих интермодальные перевозки, не имеют собственных контейнерных парков и вынуждены брать контейнеры в аренду или лизинг. Владелец же контейнеров в соответствии с общепринятой мировой практикой требует финансовых гарантий от пользователя на случай невозврата контейнеров, возврата их в надлежащем виде или на случай несвоевременной уплаты арендной платы (лизинговых платежей).

Как правило, в качестве такой финансовой гарантии принимаетс я либо залог на сумму полной стоимости полученного в аренду или приобретенного в лизинг имущества, либо более дешевое и приемлемое для пользователя контейнером страхование этого имущества на полную стоимость.

В связи с этим проведение данного вида страхования в России имеет свои особенности. Если условия лондонских страховщиков по страхованию контейнеров ориентированы на страхование контейнеров при морских перевозках грузов, то в России возникает интерес в страховании контейнеров в первую очередь при перевозках железнодорожным, авиа- и автотранспортом. Связано это еще и с тем, что при международных перевозках используемый контейнерный парк уже застрахован в западных страховых компаниях, однако их покрытие, как правило, не распространяется на территорию России и территории некоторых других государств, входящих в состав бывшего СССР.

В связи с этим Ингосстрах, основываясь на общеприменяемых условиях страхования контейнеров, разработал и применяет страховой продукт, ориентированный в первую очередь на интермодальные перевозки грузов и перевозки грузов неморскими видами транспорта.

Стандартное страховое покрытие аналогично страхованию железнодорожного подвижного состава и включает в себя страхование casco контейнеров на случай уничтожения, утраты или повреждения, страхование расходов по предотвращению и уменьшению размера ущерба, а также по выяснению обстоятельств случившегося и расходов на юридическую помощь.

Применяемая по этому риску франшиза может быть как безусловной, так и условной и не превышает \$400.

Страховая премия рассчитывается в процентах от страховой суммы, при этом контейнеры дифференцируются по следующим группам:

- универсальные;
- изотермические рефрижераторные;
- цистерны, танк-контейнеры, прочие.

На величину страховой премии оказывают также влияние следующие параметры: период страхования, количество застрахованных контейнеров, срок эксплуатации контейнеров, застрахованная территория, вид транспорта (способ транспортировки контейнеров).

В связи со специфическими потребностями владельцев и эксплуатантов контейнеров Ингосстрах предлагает индивидуальные страховые программы, при этом страхование контейнеров может выступать и в качестве основного страхового покрытия, и как дополнительное покрытие при страховании ответственности экспедитора, причем в полис могут быть включены такие нестандартные риски, как риск неполучения фрахта, несвоевременная уплата арендной платы, просрочка в возврате порожних контейнеров и т.д.

Особенно важной в связи с этим является наиболее точная и достоверная информация, указанная в заявлении на страхование.

Как уже было отмечено выше, страховые продукты, предлагаемые на рынке, стали более сложными и предоставляют клиентам комплексное покрытие «от всех рисков», а кроме непосредственно страхования, многие страховщики все чаще предлагают своим клиентам и другие услуги, уже включенные в стоимость страхования – финансовые, юридические, консультационные, информационные и т.д. В связи с этим можно утверждать, что в новом тысячелетии страхование будет осуществляться на качественно новом уровне.

Сервисная поддержка

В настоящее время все более популярными становятся услуги сервисного характера, также уже включенные в стоимость страхования, т.к. отдельно предоставленные, такие услуги стоят недешево. Речь идет о сервисных услугах, связанных с таможней, юридическими издержками, осмотрами поврежденных грузов и имущества, охранными и ветеринарными проблемами, топливным, ремонтным, информационным и другим сервисом. Ингосстрах в числе немногих страховщиков предоставляет такой сервис и постепенно расширяет географию применения таких сервисных услуг на всю территорию России и близлежащих государств.

В заключение отметим, что расходы на страхование не окажут существенного влияния на стоимость услуг самих железнодорожных операторов, а уверенный в завтрашнем дне финансово стабильный транспортный оператор, гарантирующий не только выполнение контрактных обязательств по доставке пассажиров и грузов, но и обеспечивающий (с помощью страховых компаний) полноценное и своевременное возмещение ущерба, станет лучшим подтверждением правильности выбранного курса реформ на железнодорожном транспорте.

Леонид ПУЗАНОВ, Сюзанна ИВТУШОК,
ОСАО «Ингосстрах»

СТРАХОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ РИСКОВ



СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

- автоперевозчиков
- экспедиторов
- портов и стивидоров
- терминалов и складов

УПРАВЛЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАТОРОВ:

Тел.: +7 (095) 234-3614
Факс: +7 (095) 234-3600
e-mail: aromanov@ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh
ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.

НАШ АДРЕС:

Россия, 127055, Москва,
ул. Лесная, 41
www.ingos.ru
Лиц. 4064Д МФ РФ

- грузов
- контейнеров
- имущества
- железнодорожного
подвижного состава

УПРАВЛЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ
ГРУЗОВ:

Тел.: +7 (095) 234-3613
Факс: +7 (095) 234-3611

**УКАЗ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
О Фадееве Г.М.**

1. Освободить Фадеева Геннадия Матвеевича от должности министра путей сообщения Российской Федерации в связи с переходом на другую работу.
2. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

**Президент Российской Федерации
В. ПУТИН**

Москва, Кремль
22 сентября 2003 года № 1114

Подписан сводный передаточный акт по ОАО «РЖД»

В конце сентября в Москве президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев, и.о. министра путей сообщения России Вадим Морозов и первый заместитель министра, статс-секретарь Минимущества РФ Александр Браверман подписали «Сводный передаточный акт на имущество и обязательства организаций федерального железнодорожного транспорта, передаваемые в качестве вклада в уставный капитал ОАО «Российские железные дороги».

Сводный передаточный акт подписывается на основании результатов инвентаризации имущества железнодорожного транспорта на дату 30 июня 2003 года.

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

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

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

В МПС сообщили, что с 0 часов 1 октября 2003 года в России заработала крупнейшая компания – ОАО «РЖД», которая приняла на себя управление перевозочным процессом на федеральном железнодорожном транспорте и все функции хозяйственной деятельности отрасли.

Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) состоит из 13

человек, заявил президент компании Геннадий Фадеев при подписании сводного акта передачи имущества железнодорожного транспорта в уставный капитал РЖД.

Г. Фадеев отметил, что в составе РЖД созданы три крупные структуры. В частности, это блок стратегического корпоративного управления ОАО, блок управления производством, который будет управлять основным бизнесом перевозок, и финансовый блок. В составе этих блоков будут соответствующие департаменты.

Г. Фадеев также отметил, что в уставный капитал ОАО «РЖД» вносится имущество стоимостью 1 трлн. 535,7 млрд. руб., в том числе транспортная инфраструктура стоимостью 890 млрд. руб., подвижной состав стоимостью 280 млрд. руб. При этом, подчеркнул Г. Фадеев, 99% земель, на которых находятся предприятия железнодорожного транспорта, сохраняется в государственной собственности. Непосредственно перевозочным процессом занимаются филиалы РЖД, созданные на базе 17 железных дорог.

По словам Г. Фадеева, ОАО «РЖД» будет также нести «полную ответственность за соблюдение графика движения грузовых и пассажирских поездов, за сохранность грузов и их современную доставку адресатам, за безопасность пассажиров и поездов».



Назначен новый зампреда ФЭК

Распоряжением Правительства РФ от 16 сентября 2003 г. № 1343-р заместителем председателя Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации назначен Виталий ЕВДОКИМЕНКО.

В. Евдокименко будет курировать Управление регулирования железнодорожного транспорта. Ранее эту должность занимал Иван Беседин, назначенный в настоящее время директором ВНИИЖД МПС России.

Светлана ИВАНОВА,
к.ю.н., доцент Финансовой академии при Правительстве РФ

ЗАКОН «О транспортно-экспедиционной деятельности»: аналитический обзор

Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» был принят Государственной Думой 11 июня 2003 г. и подписан Президентом РФ 30 июня 2003 г. (№ 87-ФЗ, «Российская газета» от 03.07.2003 г.). Прежде чем перейти к освещению положений закона, следует кратко напомнить новейшую историю правового регулирования экспедиционной деятельности в Российской Федерации.

Впервые нормы, относящиеся к договору транспортной экспедиции, появились в Основах гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г., в которых в главу 13 «Перевозка» была включена краткая ст. 105 «Договор транспортной экспедиции». Разумеется, определяя место указанной статьи в Основах, законодатель лишь подчеркивал неразрывную связь договора экспедиции с договором перевозки и вспомогательный характер договора экспедиции.

Хотя ст. 105 Основ являлась весьма краткой, в ней содержалось большинство положений, которые впоследствии были развиты в главе 41 Гражданского кодекса РФ «Транспортная экспедиция» (часть вторая ГК введена в действие с 1 марта 1996 г.). В п. 2 ст. 105 уточнялось, что к отношениям по договору экспедиции соответственно применяются положения главы 16 Основ (поручение), если экспедитор по условиям договора действует от имени отправителя, и положения главы 17 Основ (комиссия), если он действует от своего имени.

Глава 41 ГК содержит шесть статей (ст. 801-806) и, казалось бы, создает солидную правовую базу для регламентации отношений экспедитора и клиента. Поскольку целью данной статьи не является комментирование главы 41, автор будет обращаться к ее положениям лишь постольку, поскольку это будет необходимо для уяснения смысла закона. Необходимо лишь напомнить, что согласно п. 3 ст. 801 ГК условия выполнения договора транспортной экспедиции определяются соглашением сторон, если иное не установлено законом о транспортно-экспедиционной деятельности, другими законами или иными правовыми актами.

Экспедиторское сообщество, очевидно, настолько было потрясено щедростью законодателя, что в первые годы после принятия части второй ГК вообще серьезно обсуждался вопрос о целесообразности принятия закона о транспортно-экспедиционной деятельности

– настолько полно, казалось ему, были урегулированы в главе 41 отношения, возникающие при выполнении договора транспортной экспедиции. Однако впоследствии экспедиторы пришли к выводу о необходимости принятия соответствующего закона, поскольку оставалось несколько вопросов, которые могли быть разрешены только законодательным путем (об этих вопросах см. ниже).

Согласно ст. 1 закона, условия договора транспортной экспедиции определяются сторонами договора транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено самим законом, другими федеральными законами или иными нормативными правовыми актами, принятыми в соответствии с ГК.

Таким образом, сегодня транспортно-экспедиционная деятельность регулируется:

1. Главой 41 ГК «Транспортная экспедиция»;
2. ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»;
3. Правилами транспортно-экспедиционной деятельности (разрабатываются Правительством РФ согласно ст. 2 закона).

Что касается Правил, которые должны быть утверждены Правительством РФ в соответствии со ст. 2 закона, то причина появления этой нормы является недостаточно ясной. Если исходить из того, что договор экспедиции, как правило, обеспечивает выполнение услуг, связанных с перевозкой грузов транспортом общего пользования, то и сам договор экспедиции является публичным договором (ст. 426 ГК), то и Правила должны утверждать правительство согласно указанной статье ГК. С другой стороны, не совсем понятно, почему в тех случаях, когда отправитель или получатель груза непосредственно вступает во взаимоотношения с перевозчиками различных видов транспорта, эти взаимоотношения регламентируются правилами, утверждаемыми соответствующими транспортными министерствами, а когда речь идет о порядке оказания экспедиционных услуг экспедитором, то этот порядок почему-то должен определяться правительством. Правила должны также определить требования к качеству экспедиционных услуг – может сложиться впечатление, что законодатель уже пожалел о том, что исключил из перечня видов деятельности, на осуществление которых требуются лицензии, транспортно-экспедиторскую деятельность и тем самым восстанавливает государственное регулирование этого рода деятельности с помощью Правил.

Правилами должен быть определен перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции). Известно, что Международная федерация экспедиторских ассоциаций разработала несколько документов, которые успешно применяются национальными экспедиторами и их клиентами. Среди этих документов можно назвать: экспедиторскую расписку; экспедиторский сертификат перевозки; складскую расписку; декларацию отправителя о перевозке опасных грузов, которые могут применяться как во внутренних, так и в международных сообщениях.

Закон подразделяется на следующие разделы (главы):

- «Права и обязанности экспедитора и клиента»;
- «Ответственность экспедитора и клиента»;
- «Претензии и иски».

Экспедитор обязан осуществлять экспедиционные услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции и указаниями клиента. Согласно п. 1 ст. 801 ГК, договором экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор перевозки груза, а также выполнить обязанности, связанные с перевозкой. Пунктом 1 ст. 2 закона предусмотрено право экспедитора отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по независящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос. Указанное положение основано на п. 2 ст. 973 ГК (глава 49 «Поручение»).

Экспедитору предоставлены широкие права в выборе или замене маршрута перевозки, вида транспорта и т.п. Это право может быть ограничено договором. Обо всех изменениях экспедитор обязан незамедлительно уведомить клиента.

Экспедитор наделяется правом удержания находящегося в его распоряжении груза до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов и до предоставления клиентом надлежащего обеспечения (п. 3 ст. 3). Однако и здесь экспедитор поставлен в худшее положение по сравнению с общим правилом, установленным в п. 3 ст. 359 ГК: согласно ГК, кредитор вправе осуществлять удержание вещи, если договором не предусмотрено иное, в то время как согласно закону экспедитор может удерживать груз в том случае, если это право предусмотрено договором.

Пункты 4-5 ст. 3 закона основаны на п. п. 1-3 ст. 804 ГК, посвященной документам и другой информации, предоставляемой клиентом экспедитору относительно свойств груза, условий его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором экспедиции. В них уточняется, что экспедитор вправе проверять достоверность предоставленной клиентом информации. Что касается прав клиента (п. 6 ст. 3 закона), то они не столь многочисленны и сводятся к праву выбирать маршрут следования груза и вид транспорта, а также давать указания экспедитору в соответствии с договором и требовать предоставления информации о ходе перевозки (если это предусмотрено договором).

Обязанности экспедитора не столь обширны, как его права (ст. 4 закона). Часть обязанностей просто корреспондируется с его правами (например, уведомить клиента об отступлении от его указаний при отсутствии ответа в установленный срок). Если экспедитор оказывает услуги клиенту для личных (семейных) надобностей или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, он обязан по требованию клиента предоставить ему информацию, предусмотренную законодательством РФ о защите прав потребителей. Так, в соответствии с Законом РФ «О защите прав потребителей» от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 клиент имеет право на информацию о лице, оказывающем услуги; сроках оказания услуг и последствиях их нарушения; ответственности исполнителя за нарушение прав потребителя и т.п.

К обязанностям экспедитора относится выдача клиенту при приеме груза экспедиторского документа, а также предоставление клиенту оригиналов договоров, заключенных экспедитором от имени клиента на основании выданной им доверенности. Хотя из ст. 2 закона следует, что Правительство РФ утвердит целый перечень экспедиторских докумен-

тов, только один из них должен быть выдан клиенту, причем эта обязанность экспедитора носит безусловный характер. Еще одна обязанность (вернее, отсутствие обязанности) экспедитора закреплена в п. 5 ст. 4 – экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором.

Обязанности клиента, как и его права, сформулированы весьма кратко (ст. 5 закона): это предоставление полной, точной и достоверной информации (см. выше) и документов, необходимых для осуществления таможенного, санитарного и других видов контроля. И, разумеется, одной из основных обязанностей клиента является уплата причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещение понесенных им расходов в интересах клиента.

Общие основания ответственности экспедитора по договору транспортной экспедиции были решены Гражданским кодексом: согласно п. 1 ст. 803 ГК, за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность на основании и в размерах, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 ГК. Хотя п. 3 ст. 401 ГК допускает возможность установления ответственности лица, осуществляющего предпринимательскую деятельность, исходя из принципа вины, законодатель этой возможностью воспользовался лишь частично (см. ниже).

Согласно главе 3 закона, установлена ответственность экспедитора:

- а) за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции;
- б) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза;
- в) за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции.

В п. 1 ст. 6 повторяется формула ст. 803 ГК, что означает ответственность экспедитора по возмещению причиненных клиенту убытков независимо от вины, т.е. экспедитор несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, т.е. чрезвычайных и непредотвратимых обстоятельств.

Из этого общего правила законом делаются два исключения. Первое исключение (п. 2 ст. 6) основано на части второй ст. 803 ГК: в случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Второе исключение, предусмотренное в п. 2 ст. 7, относится к ответственности экспедитора за утрату, недостачу или повреждение груза. Что касается размера ответственности, то п. 3 ст. 6 вводит ограничение ответственности экспедитора при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузов в международном сообщении, с использованием при этом соответствующих экспедиторских докумен-

ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ К ПОРТУ ОЛЯ ПОЛУЧИЛИ ОБОСНОВАНИЕ

Министерство путей сообщения РФ разработало технико-экономическое обоснование строительства подъездного железнодорожного пути и предпортовой станции к порту Оля.

Как отметил первый заместитель министра путей сообщения России Владимир Якунин на совместном с Минтрансом и Минэкономразвития межведомственном совещании, которое состоялось 30 июля, «указанное строительство планируется осуществить в рамках развития крупного транспортного узла на юге России как составной части международного транспортного коридора «Север – Юг».

На основании ТЭО были определены основные технико-экономические показатели проекта. Протяженность пути от станции Яндыки до станции Оля – 45,9 км. Грузопоток на 2005 год – 4 млн. тонн, на 2010 год – 8 млн. тонн.

Стоимость строительства объекта в ценах на 1 декабря 2002 года составляет 3 016,4 миллиона рублей, в том числе стоимость строительства первой очереди – 2 529 млн. рублей.

Срок строительства – 3,5 года, срок окупаемости проекта – около 4 лет с момента окончания строительства.

В целях определения порядка и источников финансирования проекта стороны согласились с необходимостью разработать бизнес-план с привлечением консультантов, а также экспертов МЭРТ и Минтранса.

тов. Закон не раскрывает понятия «соответствующий экспедиционный документ», очевидно, это будет уточнено в Правилах транспортно-экспедиционной деятельности, утверждаемых Правительством РФ в соответствии со ст. 2 закона.

Известно, что при создании проекта закона принимались во внимание модельные правила, разработанные в рамках ФИАТА (FIATA Rules Freight Forwarding Services) с тем, чтобы российский экспедитор при оказании услуг на внешнем рынке не оказался в худшем положении по сравнению со своими зарубежными коллегами. Эти правила были тщательно разработаны и предназначались для использования в общих условиях национальных экспедиторских ассоциаций. Разумеется, Модельные правила могут использоваться и при создании соответствующего национального законодательства, однако при этом должен быть сохранен первоначальный смысл, который был заложен в правилах при их создании.

Возвращаясь к п. 3 ст. 6 закона, следует отметить, что в нем речь идет об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором, т.е. ответственности иной, нежели утрата или повреждение груза или нарушение срока исполнения обязательства. Поэтому не понятно, для чего здесь обязательно должен использоваться экспедиторский документ. Конечно, можно предположить, что законодатель опирался на нормы, относящиеся к транспортным документам, содержащимся в транспортных кодексах (конвенциях). Однако в соответствующих конвенциях речь идет об ограничении ответственности перевозчика только при утрате или повреждении груза, в том числе при использовании товарораспорядительных документов (например, коносамента). Сама идея ограничения ответственности экспедитора при оказании им услуг была заимствована из Модельных правил ФИАТА (п. 8.3.3), однако её воплощение в законе вызывает серьезные замечания.

Во-первых, поскольку речь идет не об ответственности за несохранность груза, сомнительна привязка предела к месту или иной единице отгрузки (Модельные правила предлагают устанавливать этот предел в фиксированной сумме. Так, Общие правила Союза экспедиторов северных стран 1998 г. устанавливают в этих случаях предел ответственности в размере 50 тыс. СПЗ за каждый инцидент).

Во-вторых, недоумение вызывает и сам выбор суммы – 666,67 СПЗ за место или иную единицу отгрузки. Указанная сумма впервые появилась в Протоколе 1968 г. к Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Правила Висби) и предназначалась для более гибкого подхода при определении суммы ограничения ответственности за утрату или повреждение груза: по выбору лица, предъявляющего требование, применялась сумма 666,67 (если перевозился легкий груз), или сумма 2 СПЗ за один килограмм массы брутто – если перевозился тяжелый груз. Впоследствии это правило было включено в Кодекс торгового мореплавания. Российский законодатель почему-то искусственно разделил это единое правило на 2 части и первую применил к ущербу, вообще не связанному с утратой или повреждением груза, а вторую – к размеру

ответственности экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в международном сообщении – согласно п. 2 ст. 7, ответственность экспедитора не может превышать две расчетные единицы (СПЗ) за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которого отвечает экспедитор. Казалось бы, именно здесь законодатель должен был уточнить, что этот предел применяется лишь в том случае, если клиент не объявил стоимость груза до передачи его экспедитору и не внес ее в экспедиторский документ, иначе это сделано не было.

Выше уже обращалось внимание на то, что основания ответственности экспедитора за утрату, недостачу или повреждение груза являются иными: экспедитор несет ответственность, если не докажет, что утрата и т.д. произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (о размерах ответственности см. ниже). Таким образом, ответственность экспедитора в этих случаях, как и ответственность перевозчика, основана на принципе вины (п. 1 ст. 796 ГК).

Вопросы вызывают те положения закона, в которых говорится об утрате экспедитором права на ограничение ответственности. Согласно п. 4 ст. 6, правила ограничения ответственности, предусмотренные п. 3 ст. 6 и п. 2 ст. 7, не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности. Вместе с тем в п. 3 ст. 6 речь идет об ограничении ответственности экспедитора при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязанностей, предусмотренных договором экспедиции, не связанных с несохранностью груза (этот вопрос решается в п. 2 ст. 7). Однако утрату права на ограничение ответственности, предусмотренного п. 3 ст. 6, законодатель также почему-то связал с утратой, недостачей и т.д. груза. Основным же недостатком этого положения является то, что, по нашему мнению, в нем неверно сформулировано правило о бремени доказывания. Известно, что положение об утрате права на ограничение ответственности включено во многие транспортные конвенции и в национальное законодательство. Например, в Кодексе торгового мореплавания об этом упоминается неоднократно (см. статьи 172, 321, 332, 357).

Как при строгой ответственности, так и при ответственности, основанной на принципе вины, экспедитор для того, чтобы освободиться от ответственности, должен доказать: в первом случае – что неисполнение или ненадлежащее исполнение договора произошло вследствие непреодолимой силы; во втором случае – при отсутствии его вины. Если же экспедитор не может сослаться на такие обстоятельства, то наступает его ответственность, размер которой ограничен. Если же клиент считает, что экспедитор не имеет права на ограничение ответственности, он должен доказать, что ущерб причинен вследствие собственного действия или собственного бездействия экспедитора, совершенных умышленно или по грубой неосторожно-

НЕМАССОВЫЙ ХАРАКТЕР ПЛАТНЫХ ДОРОГ

Число платных дорог в России будет расти, но их строительство не будет носить массового характера, – заявил заместитель министра транспорта Российской Федерации, руководитель Службы автомобильного и городского пассажирского транспорта (Росавтотранс) Александр Колик.

По словам замминистра, причина в том, что на основной части дорожной сети России интенсивность движения автотранспорта слишком мала для того, чтобы платная дорога могла окупить себя, для этого необходимо по крайней мере 20 тыс. автомобилей в сутки.

Однако это не значит, что нужно отбросить саму идею платного проезда.

«На отдельных участках с постоянным интенсивным движением – там, где необходима быстрая расшивка «узкого места» на наиболее напряженном участке дорожной сети и где пользователи готовы платить за очевидное значительное повышение качества дороги – например, на дорогах, ведущих от крупных городов к аэропортам, или, как в случае с Ногинском, на загруженных подходах к мегаполисам, – введение платного проезда вполне уместно и экономически оправданно при наличии альтернативной бесплатной дороги», – отметил руководитель Росавтотранса.

КИТАЙСКО-ИСПАНСКИЙ ТРАНЗИТ ЧЕРЕЗ ТРАНССИБ

МПС России планирует принять участие в перевозке грузов в крупнотоннажных контейнерах между Испанией и Китаем по Транссибирской магистрали.

В рамках реализации проекта перевозки грузов в двадцатифутовых контейнерах маршрутными поездами по транспортному коридору «Межрегиональной интермодальной системы» МПС России согласовало со всеми участниками перевозочного процесса сквозные ставки на перевозку грузов в двадцатифутовых контейнерах и срок доставки грузов – 29 суток.

Транспортный коридор «Межрегиональной интермодальной системы» предполагает комбинированный вариант перевозки грузов. Из испанского порта Castellon грузы доставляются в порт Новороссийск, откуда маршрутным контейнерным поездом будут перевозиться по Транссибу в порт Восточный и далее морским путем в Шанхай.

Ежемесячный объем поставок испанских товаров в Китай составляет около 2 400 тонн. В направлении Китай – Испания объем внешнеторговых грузов составляет 4 000 тонн. Объемы перевозок грузов позволяют рассмотреть реальную организацию перевозок грузов в 20-футовых контейнерах по предложенному транспортному коридору с привлечением альтернативных видов перевозок.

сти. Таково понимание этого положения в международной практике, также это правило сформулировано и в российском законодательстве. В упомянутых выше статьях КТМ говорится, что утрата права на ограничение ответственности наступает, **если доказано** (подчеркнуто нами – С.И.), что ущерб явился результатом собственного действия или собственного бездействия. Однако согласно п. 4 ст. 6 правило об ограничении ответственности не применяется, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности. Трудно найти объяснение, почему это правило было изменено в отношении экспедитора.

Размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату или недостачу груза определяется в основном так же, как и на соответствующих видах транспорта: если груз принят к перевозке с объявленной ценностью – в размере объявленной ценности; если ценность не объявлялась – в размере действительной стоимости груза или недостающей части груза. При повреждении (порче) груза, принятого с объявленной ценностью, ущерб возмещается в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а если груз сдан без объявления ценности – в размере суммы, на которую понизилась действительная стоимость груза. Почему-то в законе (например, п. 1 ст. 7) после слова «действительной» всегда следует уточнение – «документально подтвержденной» стоимости груза. Эти слова являются излишними (они отсутствуют в транспортных уставах и кодексах), особенно принимая во внимание положения п. 3 ст. 12 закона.

В Гражданском кодексе (п. 3 ст. 796), а также во всех транспортных уставах и кодексах прямо оговаривается обязанность перевозчика вернуть взысканную плату за перевозку груза и иные платежи пропорционально количеству недостающего, утраченного или поврежденного груза, если данная плата не входит в стоимость такого груза (см., например, ст. 96 Устава железнодорожного транспорта РФ). В законе (п. 4 ст. 7) такой возврат клиенту ранее уплаченного вознаграждения предусмотрен лишь в том случае, если это было установлено в договоре транспортной экспедиции. Зато в отличие от транспортных уставов и кодексов экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением груза, произошедшими по вине экспедитора. При оказании услуг, связанных с перевозкой грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается хотя и в полном объеме, но с учетом ограничения ответственности, установленным законом (п. 3 ст. 7).

Порядок определения действительной стоимости груза (п. 6 ст. 7) практически полностью заимствован из Воздушного кодекса РФ. Так, согласно п. 2 ст. 119 Воздушного кодекса, стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии – исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавший в том месте, в котором груз подлежал выдаче. Новейшее транспортное законодательство (см. ст. 169 КТМ, ст. 119 КВВТ, ст. 96 УЖТ) уже не содержит требование об установлении стоимости груза исходя из средней цены на аналогичный товар. Кстати, требование об определении стоимости исходя из средней цены не содержится и в Гражданском кодексе (см. п. 2 ст. 796).

В законе (ст. 8) содержится заимствованное из транспортных конвенций положение об уведомлении, об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза. Соответствующее условие (п. 9) содержится и в Модельных правилах ФИАТА. Согласно п. 1 ст. 8 закона, в случае, если во время выдачи груза получатель не уведомил экспедитора в письменной форме об утрате и т.д. груза и не указал общий характер несохранности, считается, если не доказано иное, что он получил груз неповрежденным. Таким образом, при отсутствии соответствующего уведомления создается лишь презумпция получения груза в неповрежденном состоянии и клиент не лишается возможности доказывания того факта, что груз был поврежден, утрачен и т.п. в то время, когда он находился в распоряжении экспедитора. Если же несохранность груза не могла быть установлена при приеме груза обычным способом, уведомление экспедитору может быть сделано не позднее чем в течение тридцати календарных дней со дня приема груза (п. 2 ст. 8). Однако и в этом случае отсутствие уведомления является лишь доказательством *prima facie* получения груза в надлежащем состоянии. При анализе ст. 8 можно лишь отметить, что Модельные правила ФИАТА содержат разумные и проверенные на практике сроки уведомления, которые учитывают сроки, содержащиеся в соответствующих конвенциях, и условия деятельности экспедитора: 6 календарных дней после выдачи груза и 14 дней в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязанностей, предусмотренных договором экспедиции.

Статья 9 закона посвящена основаниям и размерам ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору экспедиции. Согласно п. 1 этой статьи, экспедитор возмещает убытки, если иное не предусмотрено договором и экспедитор не докажет, что нарушение произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. Из этой формулировки мож-

СТАБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ДЛЯ ЗЕРНА В ИРАН

Россия намерена создать стабильный транспортный коридор для экспорта зерна в Иран. Об этом 6 августа 2003 года заявил министр транспорта Российской Федерации Сергей Франк на совещании, в котором приняли участие заместители министра транспорта Чингиз Измайлов и Николай Смирнов, посол Ирана в России Голамреза Шафеи, генеральный директор ЗАО «Зерновая компания «Разгуляй» Алексей Иванов, представители судоходных компаний.

Темой совещания было обсуждение возможности экспорта зерновых культур группой компаний «Разгуляй-УкрРос» в Исламскую Республику Иран.

Открывая совещание, министр Сергей Франк отметил, что «Иран становится серьезным импортером зерна, а у России есть все предпосылки для развития этой торговли. На этом рынке действует 4-5 солидных компаний, работающих на зерновом рынке, которые хотели бы участвовать в торговых отношениях и развитии транспортной инфраструктуры».

Как заявил Сергей Франк, «Правительство России оказывает поддержку данному рынку и экспорт зерна является для России стратегическим. Ведь у России есть самые лучшие стартовые условия для развития инфраструктуры для экспорта зерна. Ирану нужен стабильный и контролируемый коридор для снабжения зерновыми».

На совещании отмечалось, что потенциальные возможности России по экспорту зерна в Иран составляют 2-3 млн. тонн в год. Однако для реализации этой задачи требуется ускоренное развитие мощностей российских и иранских портов на Каспии, увеличение количества судов класса «река-море» для транспортировки зерна из России в Иран. Как отметил министр Сергей Франк, «Россия уже приступила к строительству зерновых терминалов в морских портах Оля и Махачкала на Каспии».

В свою очередь, гендиректор компании «Разгуляй» Алексей Иванов подчеркнул, что группа компаний «Разгуляй-УкрРос» намерена «активно участвовать в инвестировании зерновых проектов на Каспии».

МПС И МСМ СОЗДАДУТ КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ

В Москве состоялась встреча первого заместителя министра путей сообщения Российской Федерации Хасяна Зябирова с представителями Международного союза металлургов (МСМ) – главами крупнейших российских металлургических компаний, возглавляемых президентом МСМ Серафимом Колпаковым.

Основной целью встречи стало рассмотрение вопроса о создании Координационного совета, призванного решать вопросы о взаимодействии между МПС и МСМ.

Открывая встречу, Хасян Зябиров подчеркнул, что «существует острая необходимость в работе Координационного совета на постоянной основе для оперативного решения конкретных вопросов для Союза металлургов». Первый заместитель министра путей сообщения обратил особое внимание собравшихся, что «25% грузооборота в России приходится на долю продукции металлургических компаний и сырья для них».

Хасян Зябиров отметил большие перспективы работы Координационного совета в сфере создания «по-настоящему эффективной» системы грузовых перевозок в России. На обсуждение Координационного совета должны будут выноситься те вопросы, которые невозможно решить на более низком уровне – на встречах между начальниками железных дорог и руководителями металлургических компаний.

В ходе совещания было принято решение проводить работу Координационного совета каждый последний четверг месяца с включением в повестку дня очередного заседания наиболее актуальных вопросов. В течение 10 дней должно быть подготовлено, согласовано и совместно утверждено Положение о Координационном совете и регламент его работы, а также постоянный состав членов Координационного совета со стороны МПС и МСМ.

но сделать следующий вывод: экспедитор может предусмотреть в договоре с клиентом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, освобождение от возмещения убытков за нарушение срока исполнения обязательств, если такое нарушение произошло в результате непреодолимой силы или по вине клиента.

Если же клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных подобных нужд, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (или час) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов суммы причитающегося экспедитору вознаграждения (п. 2 ст. 9). Экспедитор также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. Указанные выше положения основаны на ст. 28 закона «О защите прав потребителей» с тем лишь отличием, что в этом законе размер неустойки не может превышать общей цены заказа.

Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором сформулированы в ст. 10 закона. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, указанной в законе (см. п. 1 ст. 5).

Если клиент необоснованно отказался от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях выполнения обязанностей, предусмотренных договором (бремя доказывания необоснованности такого отказа лежит на экспедиторе), клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере десяти процентов суммы этих расходов.

В случае несвоевременной уплаты вознаграждения экспедитору и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов последний уплачивает экспедитору неустойку за каждый день просрочки в размере одной десятой процента вознаграждения экспедитору и понесенных им расходов в сутки, но не более чем в размере причитающегося вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.

Согласно ст. 806 ГК, любая сторона вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. Сторона, заявившая об отказе (односторонний отказ), возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора (см. также ст. 977 ГК, предусматривающую возможность прекращения договора-поручения вследствие отказа поверенного или отмены поручения доверителем). Указанное положение является изъятием из общего правила, установленного ст. 310 ГК о недопустимости одностороннего отказа от исполнения обязательства. Пунктом 5 ст. 6 закона установлено, что в случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор наряду с возмещением другой стороне убытков уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат. Таким образом введена законная неустойка (ст. 332 ГК) в виде штрафа, который взыскивается наряду с возмещением убытков, что в российском законодательстве встречается сравнительно редко.

Обращает на себя внимание и то, что правило п. 5 ст. 6 закона отличается от общего правила, установленного в ст. 394 ГК: если за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства установлена неустойка, то убытки возмещаются в части, не покрытой неустойкой. Такой же принцип применяется и при штрафной неустойкой. Такой же убытки взыскиваются сверх неустойки. Следует иметь в виду, что в тех случаях, когда установлена ограниченная ответственность за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательства, подлежащие взысканию сверх неустойки, возмещаются в пределах, установленных ограничением ответственности (п. 2 ст. 394 ГК). В договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора, однако соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшение ее размеров, установленных законом, ничтожно.

Принимая во внимание особенности транспортно-экспедиционной деятельности, при которой экспедитор постоянно работает в правовом поле перевозчика и при урегулировании возникающих

В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ НАПРАВЛЕНО 139,6 МЛРД. РУБЛЕЙ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

В Москве состоялось совещание у министра транспорта РФ, руководителя федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» С.О. Франка.

На заседании был заслушан доклад генерального директора ФГУ «Ространсmodernизация» О. Ломанова «О ходе выполнения федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» за январь-июнь 2003 года и параметрах плана на 2004 год» и сообщения руководителя подпрограмм «Железнодорожный транспорт», «Информатизация», «Морской транспорт», «Единая система организации воздушного движения», «Автомобильный транспорт», «Гражданская авиация». В обсуждении приняли участие В.И. Якунин, Б.Ф. Новосельцев.

На совещании было отмечено следующее:

- в январе – июне 2003 года на реализацию программных мероприятий направлено 139,6 млрд. рублей, что на 11,2% выше уровня 2002 г.;
- лучшие показатели выполнения работ в первом полугодии 2003 года по подпрограммам «Морской транспорт» и «Автомобильные дороги»;
- введены в эксплуатацию значительные производственные мощности транспортного комплекса;

• развернуты работы по сотрудничеству с администрациями субъектов Российской Федерации с целью конкретизации программных мероприятий и проектов, реализуемых на их территориях;

• проведено вариантное прогнозирование параметров плана на 2004 год.

Министерством путей сообщения принято решение о финансировании работ по подпрограмме «Информатизация» в 2003 году за счет собственных средств предприятий в объеме 35,46 млн. рублей.

В решениях совещания дан ряд поручений, в частности:

директорам программы:

- принять меры к полному и своевременному выполнению в 2003 году плановых показателей программы;

директорам подпрограмм, генеральному директору ФГУ «Ространсmodernизация»:

- обеспечить выполнение утвержденного плана программы на 2003 год;
- разработать дополнительные мероприятия по привлечению внебюджетных источников для финансирования программных мероприятий;
- завершить разработку плана реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» на 2004 год в установленные сроки.

ТЕМПЫ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ В РФ БУДУТ СОСТАВЛЯТЬ 15-20% В ГОД

Темпы контейнеризации в России будут составлять 15-20% в год, сообщил журналистам министр транспорта РФ Сергей Франк в Санкт-Петербурге.

По его словам, прогнозные оценки Минтранса подтверждаются ведущими европейскими экспертами.

«Это означает, – сказал министр, – что нам крайне необходимо расширять контейнерные возможности терминалов портов для обслуживания этих потоков». Он подчеркнул, что «именно поэтому сейчас мы начинаем проект терминала в порту Усть-Луга, открываем первый российский контейнерный терминал в порту Оля на Каспии и говорим о развитии дополнительных контейнерных мощностей на Дальнем Востоке».

В целом, подчеркнул министр, «мы исходим из того, что к 2010 году в России общий объем контейнерных перевозок будет составлять не менее 70 млн. TEU, из которых 6,2 млн. будут проходить через российские порты».

«Сегодня мы с главой Минэкономразвития Германом Грефом обсуждали этот вопрос потому, что это связано с прогнозами экономического развития и торговли РФ».

Глава Минтранса отметил, что согласно разработанной министерством стратегии развития контейнерных перевозок в РФ, грузопотоки российских портов Северо-Запада увеличатся с 2002 по 2012 год более чем в 5 раз, до 3,2 млн. TEU, черноморских российских портов – в 20 раз, до 2 млн. TEU, дальневосточных – в 3 раза, до 1 млн. TEU.

Для сравнения он добавил, что финские порты в этот период увеличат оборот контейнеров с 0,3 млн. TEU до 0,5 млн. TEU, порты стран Балтии – с 0,2 млн. TEU до 0,3 млн. TEU.

разногласий должен учитывать действующие на соответствующих видах транспорта претензионный порядок и сроки исковой давности, в законе предпринята попытка в какой-то степени обеспечить защиту экспедитора при его спорах с клиентом. Эта попытка получила отражение в главе 4 закона «Претензии и иски». Установлено, что до предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для личных, семейных и т.п. нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязательно предъявление к экспедитору претензии (п. 1 ст. 12 закона).

Основные положения о предъявлении к экспедитору претензий сформулированы в этой статье с учетом действующих на соответствующих видах транспорта правил и особых замечаний не вызывают. Другое дело, насколько полно они защищают интересы экспедитора. Согласно п. 4 ст. 12, претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а указанный срок исчисляется в отношении: возмещения убытков, вытекающих из несохранности груза со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан; возмещения убытков, причиненных нарушением сроков выполнения обязательств по договору – со дня, следующего за последним днем действия договора. Сравним эти сроки со сроками, действующими на транспорте. Так, претензии к перевозчику на железнодорожном транспорте могут быть предъявлены в течение шести месяцев. Этот срок исчисляется: в отношении возмещения за повреждение либо недостачу груза – со дня выдачи груза; за утрату груза – по истечении тридцати дней со дня окончания срока доставки (ст. 123 Устава железнодорожного транспорта). Такие же сроки содержатся и в Воздушном кодексе (ст. 126. Срок для предъявления претензии при утрате груза начинает течь через десять дней по истечении срока доставки), Уставе автомобильного транспорта (ст. 163). «Повезло» экспедитору лишь с морским и внутренним водным транспортом: здесь претензии могут предъявляться в течение срока исковой давности (ст. 406 КТМ, ст. 161 КВВТ).

Однако, по нашему мнению, проблема решалась не путем установления в законе претензионного порядка урегулирования споров (он мог быть установлен и договором), а установления специального, сокращенного срока исковой давности. Законодатель как будто так и поступил: согласно ст. 13 закона для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок исковой давности составляет один год, который исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска. Хотя по сравнению с общим сроком исковой давности (три года) этот срок значительно сокращен, он вряд ли окажет существенное влияние на положение экспедитора, поскольку согласно ст. 797 ГК срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, также установлен в один год. Установление сокращенного срока исковой давности для требований, вытекающих из договора экспедиции, имело бы значение в том случае, если бы этот срок был менее продолжительным по сравнению со сроком, указанным в ст. 797 ГК.

Эта проблема обсуждалась около тридцати лет назад при разработке проектов международных правил о смешанных перевозках, в которых экспедиторы уже тогда принимали широкое участие в качестве операторов смешанных перевозок (ОСП). В Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. было одобрено следующее решение (п. 1 ст. 25): если уведомление в письменной форме о характере и обстоятельствах требования не было сделано в течение шести месяцев с момента доставки груза (или того дня, когда он должен был быть доставлен), это требование будет отклонено в связи с истечением срока исковой давности.

Впоследствии, принимая во внимание, что указанная конвенция в силу не вступила, Международная торговая палата и ЮНКТАД в 1992 г. приняли Правила для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД/МТП, согласно п. 10 которых ОСП освобождается от всякой ответственности, если только иск не возбужден в течение 9 месяцев после доставки груза или даты, когда он должен был быть доставлен. На базе этих Правил были созданы консолидированные на смешанную перевозку, в том числе консолидированные ФИАТА. В Модельных правилах ФИАТА (п. 10) также установлен 9-месячный срок исковой давности. Однако этот срок не может применяться, поскольку согласно ст. 198 ГК сроки исковой давности и порядок их исчисления не могут быть изменены соглашением сторон.

МТК «СЕВЕР-ЮГ»: ИРАНСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

16 июля в Москве состоялись переговоры первого заместителя министра путей сообщения Российской Федерации Владимира Якунина и Чрезвычайного и Полномочного Посла Исламской Республики Иран Голамреза Шафеи.

Стороны обсудили результаты второго заседания Координационного совета международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг», которое состоялось 29 апреля 2003 года в Тегеране (Иран), и обменялись информацией о возможных путях расширения торгово-экономических отношений между Россией и Ираном в рамках коридора «Север – Юг».

В настоящее время транспортный коридор «Север – Юг» работает в основном для обеспечения двухсторонней торговли между Россией и Ираном, а также ряда государств Закавказья. Перевозки между Россией и Ираном в 2002 году составили 3 млн. тонн грузов. Основная доля перевозок приходится на экспорт черных металлов из России (80%). За 5 месяцев 2003 года объем перевозок увеличился в 2 раза по сравнению с аналогичным периодом 2002 года.

В ходе встречи был обсужден вопрос возможного присоединения к Соглашению о МТК «Север – Юг» других стран. На сегодняшний день участниками Соглашения о МТК «Север – Юг» являются 5 стран: Россия, Иран, Индия, Белоруссия и Казахстан. В ближайшее время возможно включение в состав Соглашения Таджикистана и Султаната Оман.

В заключение встречи стороны выразили надежду на продолжение развития партнерских отношений. Владимир Якунин поблагодарил иранскую сторону за желание встретиться и, обращаясь к Голамрезу Шафеи, в частности, сказал: «Вы можете быть уверены в том, что Россия так же, как и Иран, заинтересована в развитии транспортного коридора «Север – Юг». Вы всегда можете рассчитывать на нашу поддержку».

МПС РОССИИ И ОАО «НК «РОСНЕФТЬ»

ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

24 июля министр путей сообщения Российской Федерации Геннадий Фадеев и Президент нефтяной компании «Роснефть» Сергей Богданчиков подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве до конца 2006 года.

Среди стратегических задач, определенных сторонами, – увеличение объемов железнодорожных перевозок в регионах Дальнего Востока и Северного Кавказа за счет увеличения объемов перевозки нефтепродуктов, увеличение парка железнодорожных цистерн, рост доходов российских железных дорог за счет увеличения объемов перевозок продукции ОАО «НК «Роснефть», удовлетворение потребностей железнодорожного транспорта в нефтепродуктах на условиях конкурентоспособных цен, применение передовых технологий при транспортировке продукции компании «Роснефть» и т.д.

Предваряя подписание соглашения, Геннадий Фадеев подчеркнул, что «это соглашение – объединение усилий МПС с крупной известной компанией в области развития технологий, увеличения объемов перевозок, создания рабочих мест для россиян в дальневосточных регионах. Это особенно важно в условиях реформирования. Очень скоро мы начнем работать в совершенно иных правовых условиях, появится новое акционерное общество «РЖД». Вот почему мы сегодня заключаем такие беспрецедентные соглашения – как по стоимости, так и по условиям».

Стороны договорились о том, что по Свердловской железной дороге в 2003 году, начиная с сентября, будет перевезено до 100 тыс. тонн продукции ОАО «НК «Роснефть», в 2004-2006 годах – до 518400 тонн ежегодно, по Северной железной дороге с февраля 2004 года до конца 2006 года – около 9 млн. тонн нефти (2 млн., 3,1 млн. и 3,9 млн. тонн соответственно). Кроме того, «Роснефть» приобретет в собственность железнодорожные цистерны: в 2003 году – 350 шт.; в 2004 году – 1 200 шт.; в 2005 году – 800 шт.; в 2006 году – 650 шт. Всего «Роснефть» закупит до конца 2006 года 3 тыс. цистерн на общую сумму около \$100 млн. Предполагается, что к концу 2006 года перевозка продукции «Роснефти» будет полностью осуществляться в собственном парке железнодорожных цистерн компании.

Кроме того, документ предусматривает совместную разработку и реализацию проекта по развитию станции Приводино Северной железной дороги, где «Роснефть» построит нефтеналивную эстакаду и подъездные пути.

Распоряжение Правительства РФ от 9 октября 2003 г. № 1471-р

1. Определить, что численность совета директоров открытого акционерного общества «Российские железные дороги» составляет 11 человек.
2. Согласиться с предложением Минимущества России, согласованным с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, о персональном составе совета директоров и ревизионной комиссии ОАО «РЖД» согласно приложению.
3. Минимуществу России обеспечить в установленном порядке формирование совета директоров и ревизионной комиссии ОАО «РЖД» в соответствии с настоящим распоряжением.

Председатель Правительства Российской Федерации
М. КАСЬЯНОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ

к распоряжению Правительства Российской Федерации от 9 октября 2003 г. № 1471-р

Состав совета директоров и ревизионной комиссии ОАО «РЖД»

Совет директоров

- Вязалов С.Ю.** – первый заместитель министра финансов РФ
Гусев Н.А. – заместитель министра имущественных отношений РФ
Кигим А.С. – заместитель руководителя Аппарата Правительства РФ
Козак Д.Н. – заместитель руководителя Администрации Президента РФ
Морозов В.Н. – министр путей сообщения РФ
Фадеев Г.М. – президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги»
Франк С.О. – министр транспорта РФ
Христенко В.Б. – заместитель председателя Правительства РФ
Шаронов А.В. – первый заместитель министра экономического развития и торговли РФ
Южанов И.А. – министр РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства
Яковлев В.Л. – заместитель председателя Правительства Российской Федерации

Ревизионная комиссия

- Бородин А.В.** – советник министра имущественных отношений РФ
Кравченко В.М. – руководитель департамента Минэкономразвития России
Лаврищев А.В. – заместитель председателя ФЭК России
Михайлов Е.Ф. – заместитель руководителя департамента Минэкономразвития России
Постников С.Б. – заместитель руководителя департамента МПС России
Рождественский А.В. – заместитель руководителя департамента Минтранса России
Стадников А.В. – начальник отдела департамента Минимущества России

Москва, 13 октября 2003 г., №1719

СЕМИНАР

«Тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом – Прейскурант № 10-01.
Опыт применения»

18 ноября 2003 г.

1. Особенности нового Прейскуранта № 10-01. Первый опыт применения.

Вице-президент АЭР С. Лопарев

2. Действия ФЭК по текущему совершенствованию Прейскуранта № 10-01.

Начальник отдела железнодорожных тарифов ФЭК России О. Семенова

3. Опыт расчетов провозных плат по Прейскуранту № 10-01.

ОАО «РЖД» Л. Рогачева

4. Практика применения новых железнодорожных грузовых тарифов.

19 ноября 2003 г.

- Методика расчета провозной платы по новому Прейскуранту № 10-01.
Применение компьютерных программ.

И. Ахполов

Зам.начальника отдела ЦФО МПС Т. Зацепина

Получить дополнительную информацию и оформить заявку на участие в семинаре можно в НОУ «ЦПК АЭР»
Тел./факс: (095) 430-8413, 432-5684. Тел. (095) 430-8413

№ АЭР-9/234

03.06.03

Ваш № ДКТСЛ-10/318-ис от 26.05.03

Минтранс России
Руководителю Департамента координации транспортных
систем и логистики А.П. Кузнецову

Уважаемый Александр Петрович!

Направляем Вам основные замечания Ассоциации экспедиторов Российской Федерации по проекту постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»:

1. Пункт 4. Примерный перечень дополнительных услуг инфраструктуры (приложение №1) требует уточнения, в частности, необходимо из него исключить «маневровые работы», поскольку эти работы включены в основной тариф за оказание услуг инфраструктурой. Следует также исключить из перечня «выполнение транспортно-экспедиторских услуг по просьбе перевозчика». Договор транспортной экспедиции в соответствии со ст. 801 Гражданского кодекса регулирует отношения между экспедитором и клиентом, перевозчик участвует в договоре транспортной экспедиции как третья сторона, которой экспедитор или клиент поручает осуществить конкретную перевозку груза.

Кроме того, в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура) – технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электро-снабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование», а «владелец инфраструктуры – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора». Таким образом, инфраструктура или владелец инфраструктуры не могут являться стороной договора транспортной экспедиции по определению.

Полагаем целесообразным из названия «примерный перечень дополнительных услуг инфраструктуры» убрать слово «примерный», поскольку такая неопределенность может дать основания для расширения этого перечня владельцем инфраструктуры.

2. Пункт 5. В последнем абзаце исключить слова: «настоящими Правилами и иными нормативными актами», поскольку это расширяет действие Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта».

3. Пункт 10. Срок в 45 календарных дней до даты начала получения услуг инфраструктуры представляется завышенным. Необходимо сократить до 30 календарных дней.

4. Пункт 17. Сократить срок рассмотрения запроса до 15 календарных дней.

5. Пункт 19. Исключить «отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки» (кто это определяет?). Исключить предпоследний абзац. «Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки». Это расширение толкования Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Последний абзац. Исключить слова: «Отказ владельца инфраструктуры заключить договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры или внести соответствующие изменения или дополнения в действующий договор может быть обжалован при обращении в федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта...» Это нарушение конституционных прав субъекта гражданского права обратиться сразу в суд.

6. Пункт 21. Исключить ограничение заключения договора на один год.

С уважением,
вице-президент С.В. Лопарев

№ АЭР-9/237

03.06.03

Ваш № ДКТСЛ-10/318-ис от 26.05.03

Минтранс России
Руководителю Департамента координации транспортных
систем и логистики А.П. Кузнецову

Уважаемый Александр Петрович!

Направляем Вам основные замечания Ассоциации экспедиторов Российской Федерации по проекту «Правил оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом»:

1. Изменить наименование документа на «Правила оформления и начисления штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом», поскольку слово «взыскание» предусматривает безакцептное списание средств, что противоречит законодательству Российской Федерации.

2. По пункту 2 Правил. Включить как общее положение, что до предъявления иска в судебные органы обязательно предъявление претензии. Это корреспондируется со ст. 120 Устава. В этой связи исключить полностью слова: «Иски по штрафам могут предъявляться перевозчиком без предъявления предварительных претензий».

Абзац третий: «Указанный срок исчисляется:

- по начислению штрафов за невыполнение принятой (согласованной) перевозчиком заявки на перевозку грузов – по окончании пяти дней после окончания периода, в котором возникли основания на начисление штрафа.

Абзац шестой. После слов «...добровольно произвести оплату штрафа и...» вставить слова: «в течение десяти дней со дня возникновения основания для начисления штрафа направляет...», далее по тексту.

Исключить последний абзац пункта 2, поскольку бремя доказывания вины ответчика лежит на истце.

2. По пункту 4 Правил. Первый абзац полностью повторяет статью 98 Устава. Зачем это переносить в Правила?

Второй абзац. Второе предложение изложить в следующей редакции: «На основании этих актов начисляется сумма штрафа и в течение десяти дней со дня возникновения основания для начисления штрафа направляется уведомление в адрес грузоотправителя об оплате штрафа».

Исключить третий абзац – «Перевозчик вправе до уплаты штрафа прекратить подачу порожних вагонов, контейнеров грузоотправителю под погрузку».

3. В последний абзац после фразы: «Штрафы начисляются в десятикратном размере от установленных статьями 100 и 101 Устава» добавить «без внесения при этом платы за пользование вагонами, контейнерами», в соответствии со ст. 99 Устава.

4. По пункту 7 Правил. В абзаце третьем исключить слова: «сбора за предъявление грузов для перевозки и штрафа за задержку вагонов, контейнеров под погрузкой, выгрузкой». Статьей 94 Устава такого не предусмотрено.

5. По пункту 9 Правил. В абзаце втором слова «свыше одной тонны» заменить словами «свыше трех процентов от грузоподъемности вагона, контейнера».

6. Общее замечание. Правила регулируют оформление начисления штрафов на грузоотправителей, грузополучателей и других юридических и физических лиц, но ничего не сказано о правилах оформления начисления штрафов на перевозчиков и владельцев инфраструктур общего пользования, хотя главой 7 Устава предусмотрена взаимная ответственность всех участников перевозки железнодорожным транспортом. Следовало бы дополнить Правила положениями об оформлении требований к перевозчиком и владельцам инфраструктур общего пользования грузовладельцами.

С уважением,
вице-президент С.В. Лопарев

№ АЭР-9/366
03.09.03

Заместителю председателя Правительства
Российской Федерации В.Б. Христенко
Копия: Министру путей сообщения
Российской Федерации Г.М. Фадееву
Министру транспорта
Российской Федерации С.О. Франку

Уважаемый Виктор Борисович!

В Ассоциацию экспедиторов Российской Федерации обратились руководители ряда экспедиторских предприятий с предложением рассмотреть вопрос о неправомерности введения в действие «Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом МПС России от 18.06.03 № 38.

Указанные Правила вводятся в действие с 01.10.03 и регулируют отношения между грузовладельцами, МПС России и перевозчиками при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Правила в утвержденной МПС России редакции с приложениями перечней грузов, требующих сопровождения или охраны, практически отменяют ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, предусмотренную ст. 796 ГК РФ, поскольку в соответствии со ст. 118 Федерального закона от 10.01.03 «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» перевозчик в лице создаваемого ОАО «Российские железные дороги» не отвечает за сохранность груза при его сопровождении грузовладельцем.

В этих условиях целесообразно определить перечнями только те виды грузов, сопровождение и охрана которых не могут быть возложены на перевозчика. В любом случае обеспечение сохранности грузов при перевозке, в том числе посредством дополнительных мер по охране грузов, является в первую очередь обязанностью перевозчика, соответствующей ГК РФ, ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ», таможенному законодательству (перевозка грузов под таможенным контролем). Другое дело – дополнительные расходы клиентов на обеспечение такой охраны.

Дополнительная охрана грузов на российском железнодорожном транспорте обеспечивалась на протяжении десятилетий ведомственной охраной перевозчика с оплатой ему обязательных сборов. При этом не создавалось отдельных охранных структур, ориентированных на непосредственную работу с грузовладельцами и охватывающих всю сеть железных дорог. Создать такую структуру (ведомственная охрана МПС России – фактический монопо-

лист в данной области) в короткий срок невозможно и сохранить существующую систему организации охраны не только возможно, но и необходимо.

Правилами предусмотрено, что сопровождение и охрана грузов могут осуществляться, наряду с грузовладельцами, силами ведомственной охраны МПС России, однако это противоречит пункту 4 Положения о ведомственной охране МПС России, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24.01.01 № 49, которым использование ведомственной охраны МПС России предусмотрено только в отношении воинских грузов.

В Правилах содержится ряд неточностей, которые, по нашему мнению, следовало бы устранить. Даже само название Правил содержит неясность, что или кого сопровождать или охранять – груз или грузоотправителей с грузополучателями. Кроме того, название Правил не соответствует ст. 17 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации.

В Правилах отсутствует разделение услуг на сопровождение и охрану (в результате обязанность грузовладельцев по сопровождению и обеспечению охраны превращается в обязанность по охране), сменное и постоянное сопровождение – не вполне понятный критерий разделения. Отсутствует четкая регламентация взаимодействия перевозчиков, грузовладельцев, ведомственной охраны.

Принимая во внимание вышеизложенное, Ассоциация экспедиторов Российской Федерации считает, что в существующем виде Правила не соответствуют Федеральному закону «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ст. 3, 17) и вводить их в действие нецелесообразно.

В целях надлежащего правового обеспечения реформы железнодорожного транспорта предлагается:

1. Отложить введение в действие Правил до устранения отмеченных недостатков и начала фактической коммерческой деятельности ОАО «Российские железные дороги».

2. Определить правовые механизмы взаимоотношений грузоотправителей, грузополучателей и их представителей – экспедиторов, перевозчиков и МПС России (в состав которого входит ведомственная охрана) без увеличения общих затрат на перевозку грузов.

3. Поручить МПС России с участием МАП России, иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, заинтересованных организаций в пределах своей компетенции устранить несоответствия Правил действующему законодательству и неточности в тексте Правил.

С уважением,
президент В.И. Алисейчик

№ АЭР-9/385
12.09.03

Заместителю министра путей сообщения
Российской Федерации А.Г. Беловой
Заместителю министра транспорта
Российской Федерации Ч.Ш. Измайлову

О проекте «Правил реализации грузов на железнодорожном транспорте»

В Ассоциации экспедиторов Российской Федерации (АЭР) рассмотрен проект «Правил реализации грузов на железнодорожном транспорте» (далее – «Правила»), которые должны быть разработаны МПС России на основании ст.ст. 3, 35, 45, 46, 48 и 49 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – «Устав»).

По мнению АЭР, содержание проекта «Правил» неправомерно сужено до рамок «изъятия» грузов у собственника (из товарооборота), несмотря на то, что в определенных Уставом случаях (ст.ст. 46 и 47) предусматривается еще возврат грузов грузоотправителю, порядок которого в проекте не излагается.

В частности, это касается:

– п. 2.1 проекта, предусматривающего процедуру реализации грузов в случае отсутствия грузополучателя на ж.д. станции назначения в отличие от Устава, где такие случаи не предусмотрены;

– п. 2.6 проекта, предусматривающего процедуру реализации грузов в случаях нарушения правил перевозок или таможенных (и иных) правил в отличие от положений Устава, когда в таких случаях (ст. 47) должен осуществляться возврат груза грузоотправителю или достигаться соглашение сторон о дальнейшей судьбе грузов;

– п. 4 проекта, предусматривающего процедуру реализации грузов, находящихся под таможенным контролем, на основании согласия таможенных органов без согласования таких действий с собственником (грузоотправителем, грузополучателем) – ст. 47 Устава.

Общие замечания АЭР к проекту «Правил» сводятся к следующему:

1) необходимо изменить концепцию «Правил», предусмотрев, что изъятие (конфискация) и реализация грузов (в т.ч. на железнодорожном транспорте) возможны только по решению суда;

2) действие рассматриваемых «Правил» должно распространяться только на скоропортящиеся грузы, не терпящие длительного хранения, и грузы, создающие реальную угрозу для безопасности движения и окружающей среды;

3) ни в Уставе (ст.ст. 35, 45, 46, 47), ни в проекте «Правил» не установлен срок для выполнения перевозчиком обязательств направленных в адрес собственника товара и/или заинтересованных сторон (грузоотправитель, грузополучатель) информацию, свидетельствующую об обнаружении обстоятельств, препятствующих перевозке, выдате или хранению грузов на ж.д. станциях, т.е. о возникновении причин, которые могут повлечь за собой процедуру реализации грузов. Пункт 9 проекта предусматривает сразу направление информации о реализации грузов;

4) необходимо привести проект «Правил» в соответствие с Уставом, исключив возможность возврата перевозчиком грузов грузоотправителю за счет последнего в случаях, не предусмотренных законодательством (п. 2.1, абз. 3) или договором поставки (контрактом) без всестороннего анализа обстоятельств (оснований, причин и пр.) для осуществления возврата и без согласия на то грузоотправителя или лица (лиц).

заказавшего (-их) и оплатившего (-их) как товар, так и его доставку (перевозку);

5) включить в «Правила» описание действий (операций) и установить сроки их осуществления перевозчиком, которые составляют «исчерпывающие меры», предпринимаемые по розыску собственности товаров (в т.ч. грузоотправителей и грузополучателей);

6) исключить из проекта «Правил» п. 2.7, отражающий нереальную ситуацию, когда на грузы отсутствуют документы, сохранность которых возложена на перевозчика (ст. 25 Устава). Обязанность перевозчика – восстановить документы на принятый к перевозке груз и обеспечить доставку товара по адресу;

7) предусмотреть в «Правилах» обязательство перевозчика сообщать о фактах обнаружения «бесхозных» или «подозрительных» вагонов, контейнеров соответствующим органам правопорядка или безопасности на железнодорожном транспорте и только после их заключения принимать решения о дальнейших действиях;

8) предусмотреть в «Правилах», что любая информация в отношении распоряжения грузом (товаром) во время доставки (перевозки) должна передаваться в письменном виде и регистрироваться как перевозчиком, так и собственником или распорядителем товара – грузоотправителем, грузополучателем;

9) исключить возможность перечисления денежных средств, полученных перевозчиком после реализации грузов, лицу, которое не оплачивало ни товар (договор поставки), ни его доставку (перевозка) – ст. 49 Устава, п. 7 и п. 11 проекта «Правил»;

10) предусмотреть в «Правилах» (п. 11 проекта) проведение экспертизы товара независимой организацией с обязательным приглашением перевозчиком представителей грузоотправителя и/или грузополучателя, т.е. лиц, заинтересованных в проведении экспертной оценки товара;

11) предусмотреть в «Правилах» (п. 12 проекта) помимо составления договора купли-продажи на реализуемый груз с указанием цены товара составление и приложение к договору счетов перевозчика за оказанные услуги, связанные с обслуживанием груза до момента реализации и в счёт выполнения договора купли-продажи;

12) изменить абз. 2 п. 13 проекта «Правил», предусмотрев, что заключение и учет договоров купли-продажи осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, а не перевозчиком;

13) исключить процедуру реализации грузов для личных нужд (п. 15 и п. 16 проекта);

14) предусмотреть, что признание грузов не пригодными для перевозки и процедура их утилизации осуществляются не перевозчиком, а соответствующими органами государственного надзора (контроля) – п. 14.

Ассоциация экспедиторов Российской Федерации просит Вас рассмотреть настоящие замечания к проекту «Правил реализации грузов на железнодорожном транспорте» и учесть их при доработке указанного нормативного правового акта Российской Федерации.

Вице-президент
С.В. Лопарев

МПС РОССИИ ВОЗЬМЕТ В ЛИЗИНГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ТЕХНИКУ НА \$10 МЛН.

ФГУП «Дирекция железных дорог МПС России» заключило соглашение с Лизинговой компанией Российского банка развития о поставке российским железным дорогам локомотивов отечественного производства на сумму около \$10 млн. на срок 8 лет. Тепловозы типа ТЭП-70, приобретаемые в рамках проекта, произведены ОАО «Холдинговая компания «Коломенский завод».

В июне 2003 года МПС РФ подвело итоги конкурса на заключение лизинговых договоров о поставке тепловозов российским железным дорогам. Одним из победителей стала Лизинговая компания Российского банка развития. Приобретение локомотивов предусмотрено Инвестиционной программой федерального железнодорожного транспорта МПС России на 2003 год.

Обновление парка подвижного состава и ремонтной техники МПС России осуществляется во время реализации второго этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной Правительством Российской Федерации, целью которой является формирование единой эффективной транспортной системы страны.

Пассажирский магистральный тепловоз ТЭП-70 серийно выпускается с 1988 года и способен работать при температуре воздуха от -50°С до +40°С, а его максимальная скорость составляет 160 км/час. В настоящее время тепловозы ТЭП-70 обеспечивают основные объемы пассажирских перевозок на неэлектрифицированных участках железных дорог России, а также стран ближнего зарубежья – Украины, Белоруссии, Латвии, Эстонии, Казахстана, Узбекистана.

Новые тепловозы предполагается эксплуатировать на Северной и Юго-Восточной железных дорогах.

ОАО «Лизинговая компания Российского банка развития» создано в 2002 году. Уставный капитал компании составляет 200 млн. рублей. 99,99% акций компании принадлежат Российскому банку развития, 0,01% акций – Российскому сельскохозяйственному банку.

ОАО «Российский банк развития» учрежден в конце 1999 года. 100% акций банка принадлежат Правительству РФ в лице Российского фонда федерального имущества. Основным направлением деятельности банка является долгосрочное кредитование реального сектора экономики в соответствии с приоритетами государственной инвестиционной политики.

КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НЕ ХВАТАЕТ ВАГОНОВ

В сентябре 2003 г. Красноярской железной дорогой ежедневно отгружалось 94,1 тыс. тонн угля (при плане погрузки – 93,9 тыс. тонн). Согласованные с грузоотправителями объемы погрузки угля полностью выполняются.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ МПС России был разработан План действий по подготовке электростанций, предприятий жилищно-коммунального хозяйства, систем теплоснабжения, инженерных сетей и других объектов железнодорожного транспорта к эксплуатации в зимних условиях и составлен график по накоплению необходимых запасов угля, мазута и газа на 1 октября 2003 года.

Большая часть топливных грузов, прежде всего угля, перевозится по железным дорогам. Поэтому по заданию министра путей сообщения РФ Геннадия Фадеева в МПС был создан специальный оперативный штаб, контролирующий вопросы подготовки к работе в зимних условиях железных дорог и вопросы поставок топливных грузов для нужд жилищно-коммунального хозяйства, электростанций и др.

Накопление запасов угля на электростанциях производится с опережением графика, в том числе по углю на 1 млн. 100 тыс. тонн (6%). За январь-август 2003 года в адрес электростанций отгружено 168 млн. 400 тыс. тонн угля, что превышает показатели 2002 года на 10,5%. Самые высокие темпы погрузки угля на Кузбассе, где с начала года добыто 95 млн. тонн высококачественного топлива, что на 16% больше соответствующего периода прошлого года.

В то же время развитие рынка транспортных услуг давно требует как активного привлечения парка собственных полувагонов операторских компаний для перевозки грузов (на сегодня этот парк не превышает 10% от инвентарного парка железных дорог при доле погрузки угля – 6-7%), так и своевременного и тщательно просчитанного оформления перевозочных документов.

Так, ОАО «СУЭК», являясь крупнейшим в России отправителем угля, имеет проблемы с его отгрузкой из-за несвоевременной подачи заявок на перевозку угля, позднего оформления перевозочных документов, отсутствия продукции, частых поломок углепогрузочных механизмов и нехватки собственных вагонов. По этим причинам ответственность этого грузоотправителя только по Красноярской железной дороге составила в июле – 2000 вагонов, в августе – 4600, за прошедшие дни сентября – 2000 и с начала года – 18 тысяч вагонов. Например, в сентябре текущего года из-за отсутствия собственных вагонов недогружено на Ачинский глиноземный комбинат 250 и на красноярские ТЭЦ – 600 вагонов. В целом по всем предприятиям недогруз ОАО «СУЭК» в 2003 году составил свыше 30 тысяч вагонов.



По мнению генерального директора ЗАО «Росагропромавто» Василия ПЕТРОВА, российский и белорусские таможенники дискриминируют отечественных автоперевозчиков, фактически отменив Международную конвенцию МДП. В то же время иностранные конкуренты пересекают российские границы беспрепятственно.

Редакция публикует текст выступления г-на В. Петрова на конференции «Влияние нового Таможенного кодекса РФ и других нормативно-правовых актов на осуществление международных перевозок», проведенной Международным союзом автотранспорта (IRU) в конце июля 2003 года.

Конструктивную критику таможенных органов в выступлении В. Петрова можно почитать: пока идет корректировка нормативной базы и правоприменительной практики, реальные перевозчики несут реальные, ничем не оправданные убытки.



ТАМОЖНЯ РАБОТАЕТ НА КОНКУРЕНТОВ?

Для чего существует таможня? Некоторые думают, что цели таможни – реализация внешнеторговой политики государства, защита его экономического суверенитета и экономической безопасности, поощрение отечественной торговли и борьба с контрабандой.

Жаль, что об этом не знают сами таможенные органы на местах. Потому что на местах таможенные органы делают все, чтобы сократить международные перевозки, сделав их нерентабельными и создать максимум препятствий для добросовестных перевозчиков, и в первую очередь российских.

Вы знаете, что такое Международная конвенция по перевозкам грузов и книжка МДП? Мы знаем, а таможенники, насколько я понимаю, нет.

Термин «операции МДП» означает перевозку груза от таможни места отправления до таможни места назначения с соблюдением так называемой процедуры МДП, уста-

новленной этой международной конвенцией. Статьей 5 этой конвенции установлено: «Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от досмотра в промежуточных таможнях». Но судя по всему, и наши, и белорусские таможенники, свободно ориентируясь в тысячах юридических актов, про Конвенцию МДП ничего не знают и знать не хотят.

Согласно Конституции РФ в случае, если законы Российской Федерации или Республики Беларусь не согласуются с принятыми ими международными обязательствами, то приоритет имеет международное законодательство, но никак не внутренние инструкции ГТК.

Между тем интеграция России в систему международных транспортных коридоров,

будущее вступление России в ВТО, тесное взаимодействие российского бизнеса, в том числе перевозчиков, с иностранными партнерами настоятельно требуют приведения нормативной базы в соответствие с общепринятой практикой и международными обязательствами России.

В последнее время в этом направлении сделано довольно много. Принят закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», новый Таможенный кодекс. Но до введения нового кодекса надо дожить, а это не так просто, особенно если ты занимаешься международными автоперевозками и имеешь дело с таможней. И если раньше мы жаловались, что честность и добросовестность не поощряются, то сегодня честного российского автоперевозчика откровенно наказывают на российской же таможне, в то время как его иностранные конкуренты с точно такими же книжками МДП проходят таможню без препятствий.

И если наши конкуренты, работающие на тех же линиях, своими правительствами поощряются всеми правдами и неправдами – хотя бы через льготные лизинговые ставки, не говоря о гораздо более низких налогах и других бонусах, то у российского автоперевозчика нет даже необходимой правовой базы. Мы видим в юридической пустоте, как гроб Магомета, за исключением того, что наше подвешенное состояние крайне неустойчиво. Нет устава автомобильного транспорта, нет рыночного закона о лизинге для приобретения транспортных средств. Следовательно, и нет самой основы для существования и развития нашего бизнеса. Сегодня мы даже не мечтаем о протекционизме со стороны Минтранса и правительства. Нам бы самую малость – обуздать дискриминацию российских грузовиков на российской же таможне. Что было при рыночной экономике – растеряли, а нового за десять лет работы не создали.

Из-за введения Евросоюзом нетарифных мер защиты своего автостроения и пере-



возочного бизнеса, а именно экологических стандартов Евро-1...4, мы, российские международные автоперевозчики, работаем на лизинговых иностранных транспортных средствах. Но непомерная налоговая нагрузка, высокая стоимость кредитов, отсутствие законодательной базы и поддержки со стороны исполнительной власти, не говоря о таможене, делают нас неконкурентоспособными по сравнению с иностранными конкурентами, работающими на тех же линиях, на такой же технике и с теми же грузами. Наш бизнес не развивается, а умирает. Мы убыточны. В силу этих причин Россия теряет свои позиции в автоперевозках даже в сравнении с перевозчиками республик Беларусь, Литва и Латвия.

Например, сегодня в России примерно 6 тыс. автопоездов, соответствующих «Евро 2-3», а в Польской республике в шесть раз больше — 40 тысяч. У нас одна тысяча членов АСМАП, а в Польской республике — около четырех тысяч. Вот до каких «вершин» довели автоперевозчиков великой России!

Еще больше проблем у российских автоперевозчиков возникает в процессе самой перевозки. Например, при оформлении груза таможенные органы ставят личную печать и подпись, что загруженные товаром автотранспортные средства соответствуют упаковочному листу и прочим грузовым документам. Но при этом именно перевозчик в лице водителя должен нести ответственность за своевременную доставку товара под пломбой в места назначения, а также за количество погруженного товара и целостность пломбы.

Что же мы видим на границе? Несмотря на корнеты «ТИР», таможенные проверки устраиваются на границах России с сопредельными государствами, а зачастую еще и на таможенных постах пунктов назначения. Особенно усердствуют таможенники Республики Беларусь, практически парализовали нашу работу.

Возьмем конкретные примеры. Погранпереход Козловица на границе между Польской

республикой и Республикой Беларусь. Не желая ничего знать о Конвенции МДП, сотрудники этой таможни в своей работе руководствуются одним — выполнить план валютных доходов любыми методами. Дежурный повод — «борьба с контрабандой», когда таможенник задерживает машину и объявляет, что «у нас есть ориентировка на наличие контрабанды». Чаще всего эта липовая «ориентировка», наличие которой мы проверить не можем, возникает в умах сотрудников таможни в пятницу или перед праздником, а приступают к разбору в начале рабочей недели.

По ходу дела «борцы с контрабандой» требуют оплатить конвой до терминала, простой на терминале, затраты на разгрузку, погрузку, проживание водителя в гостинице и другие сборы и поборы.

В большинстве случаев наши автопоезда задерживают, волокитят дней 5-10 и отпускают, не найдя состава преступления. Валюту взимают, ответственности за нанесение ущерба никто не несет.

Другой типичный пример. Автопоезд перевозил автомобильные запчасти из Германии в Москву. В Бресте таможня Республики Беларусь задержала этот автопоезд и продержала 20 суток. Пломба не вскрывалась, груз не досматривался. Для проформы с водителя взяли объяснения и отпустили — но это почти три недели спустя... Владелец автопоезда потерял на этой операции прямых затрат \$1000 и упущенную выгоду около \$3000.

В Белоруссии даже анекдот ходит: «Что делал Гитлер с 1 сентября 1939 года по 22 июня 1941 года? — Проходил Гродненскую таможню».

А если серьезно, то нам хотелось бы задать представителю ГТК такой вопрос: какой статус для нас, россиян, имеет граница между Польской рес-

публикой и Республикой Беларусь? Это граница транзитная или конечная? Если транзитная, то имеют ли таможенные органы Республики Беларусь право устраивать постоянные и систематические проверки? А если конечная, то почему таможенные органы России повторно устраивают аналогичные проверки на российско-белорусской границе?

Такие странные методы реализации внешнеэкономической политики, практикуемые российскими таможенными органами на местах, чреватые вытеснением отечественного бизнеса с рынка международных перевозок, оборачиваются длительными простоями. Теряя на границах и таможнях до 25-30% месячного фонда рабочего времени, наши водители не могут конкурировать с иностранцами на равных.

Мы ждем и верим, что с вводом в работу нового Таможенного кодекса РФ большая часть задержек и злоупотреблений будет устранена. Но как дожить и не разориться до 1 января 2004 года? И если на российскую таможню еще можно найти какую-то управу, то кто образумит таможенные органы Республики Беларусь?

Вполне естественно, это по силам только Правительству РФ совместно с администрацией нашего президента В.В. Путина.



КИТАЙ В 2004 ГОДУ НА 18% УВЕЛИЧИТ КОЛИЧЕСТВО РАЗРЕШЕНИЙ РОССИЙСКИМ АУТОПЕРЕВОЗЧИКАМ

Китай в 2004 году на 18%, до 7 тыс., увеличит количество разрешений, выделяемых российским международным автоперевозчикам для перевозок экспортно-импортных грузов между Россией и Китаем.

Как сообщил руководитель Департамента автомобильного транспорта Минтранса РФ Анатолий Пинсон, «такая договоренность достигнута в Шанхае на заседании российско-китайской комиссии по транспорту».

А. Пинсон отметил, что «подобный результат достигнут впервые за последние десять лет».

Он также сказал, что такое решение китайской стороны «напрямую связано с ростом объемов автомобильных грузовых перевозок между двумя странами». В частности, в 2002 году грузовые автоперевозки между Россией и Китаем составили 1,3 млн. тонн, что на 25% превышает результат 2001 года. За первую половину 2003 года рост составил 30%. При этом, подчеркнул А. Пинсон, свыше 80% объемов грузовых автомобильных перевозок приходится на российских автомобилистов.

В связи с увеличением объемов грузовых автомобильных перевозок, сказал он, на заседании комиссии российская делегация объявила об открытии в ближайшее время трех новых автомобильных маршрутов в Китай — из Уссурийска, Читы и Биробиджана.

ПЕРЕВОЗКИ ЧАСТНЫМИ ГРУЗОВИКАМИ В 2003 ГОДУ ВЫРАСТУТ ДО 3,5 МЛРД. ТОНН

Владельцы частных грузовиков перевезут в 2003 году около 3,5 млрд. тонн грузов, что составит почти 50% от общего грузооборота автомобильного транспорта России, заявил заместитель министра транспорта РФ, руководитель Государственной службы автомобильного транспорта России (Росавтотранс) Александр Колик на брифинге в Москве.

Он отметил, что в 2003 году автомобильные грузоперевозки осуществляют 175 тысяч организаций различных отраслей экономики и 170 тысяч индивидуальных владельцев автотранспортных средств. В 2003 году, как ожидается, они перевезут около 7 млрд. тонн грузов. В настоящее время парк подвижного состава грузового автомобильного транспорта, включая пикапы и легковые фургоны, составляет 3,5 млн. единиц. Количество грузовых автомобилей в индивидуальной собственности граждан выросло за последние 5 лет более чем на 60% и достигло 1,8 млн. единиц.

Развитие рынков товаров и услуг, мелкого и среднего бизнеса, расширение розничной торговли, фермерских хозяйств, по словам руководителя Росавтотранса, «объективно расширяет сферу применения грузового автомобильного транспорта». Если в среднем по России автомобили выполняют не более 10% грузооборота (основная часть приходится на железнодорожный транспорт), то в ряде регионов, в основном в центральной и западной части страны, доля автотранспорта в грузовых перевозках достигает 40%.

ФЗК РОССИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 26 августа 2003 г. № 67-Т/7

«Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки»

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации №960 от 13 августа 1996 года «Об утверждении Положения о Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации», № 917 от 23 декабря 2002 года «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» и в связи с введением в действие Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (далее – Прейскурант № 10-01), принятого постановлением ФЗК России № 47-Т/5 от 18 июня 2003 года и зарегистрированного Минюстом России, регистрационный номер 4882 от 9 июля 2003 года, Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации **постановляет:**

1. Установить спецставку на экспортные перевозки лигносульфонатов технических российского производства в цистернах из Калининградской области в Казахстан по маршруту Западный Новый – Тобол с расчетом провозных платежей за фактический вес груза в вагоне, но не менее чем за 45 тонн, в размере 1017 рублей за тонну.

2. Установить спецставки на экспортные перевозки серы комовой и гранулированной по следующим направлениям с расчетом провозных платежей за фактический вес груза в вагоне, но не менее чем за 60 тонн:

для собственного (арендованного) подвижного состава с учетом возврата порожних вагонов:

– Аксарайская – Гуково	317,8 рубля за тонну
– Аксарайская – Успенская	381,0 рубля за тонну
– Аксарайская – Злынка	397,0 рубля за тонну

для подвижного состава общего парка:

– Аксарайская – Гуково	397,0 рубля за тонну
– Аксарайская – Успенская	420,0 рубля за тонну
– Аксарайская – Злынка	439,0 рубля за тонну

Спецставки на перевозки серы в общем парке вагонов в 2003 году действуют исключительно при условии переключения в собственный (арендованный) подвижной состав суммарных объемов перевозки по указанным направлениям среднемесячно по кварталу не менее чем:

в 3-м квартале – 41% от общего объема по указанным направлениям;

в 4-м квартале – 50% от общего объема по указанным направлениям.

3. Установить спецставки на экспортные перевозки минеральных удобрений со станций Западно-Сибирской железной дороги в размерах (в рублях за тонну):

– сульфат аммония, карбамид через погранпереходы Ивангород, Скангали, Печоры-Псковские, Посинь

– жидкий аммиак через погранпереход Скангали

– аммиачная селитра через погранпереходы: Гродеково, Забайкальск

– Наушки

– Хасан

При перевозках минеральных удобрений в собственном или арендованном подвижном составе спецставки включают в себя оплату возврата порожних вагонов.

4. Установить спецставку на экспортные перевозки сульфата аммония с металлургических комбинатов со станций Заринская, Кемерово, Новокузнецк-Северный, Новокузнецк-Сортировочный Западно-Сибирской железной дороги до погранперехода Соловей – 534 рубля за тонну.



5. Установить спецставку на экспортные перевозки угля с углепогрузочных станций Северной железной дороги через погранпереходы Соловей, Суземка — 374 рубля за тонну с расчетом провозных платежей за фактический вес груза в вагоне, но не менее чем за 63 тонны.

6. Установить спецставки на экспортные перевозки угля с углепогрузочных станций Западно-Сибирской железной дороги с расчетом провозных платежей за фактический вес груза в вагоне, но не менее чем за 63 тонны, в следующих размерах (в рублях за тонну):

– через погранпереходы Красное, Буловская, Светогорск,

Кивиярви, Ивангород-Нарвский, Скангали,

Печоры-Псковские, Посинь

427

– через погранпереходы

Кулунда, Локоть

191

– через погранпереходы

Соловей, Суземка, Хасан

410

– через погранпереход Наушки

356

– через погранпереход Мамоново

392

7. Установить спецставки на экспортные перевозки угля с углепогрузочных станций Красноярской железной дороги с расчетом провозных платежей за фактический вес груза в вагоне, но не менее чем за 63 тонны для каменного угля и 60 тонн для бурого угля, через следующие погранпереходы (в рублях за тонну):

– каменного угля:

Соловей, Суземка

409

Светогорск, Буловская, Самур

385

Красное, Злынка, Рудня, Мамоново,

Ивангород, Скангали

461

Хасан, Забайкальск, Наушки

464

Кулунда

416

Локоть

210

203

– бурого угля:

Соловей, Суземка

409

Красное, Злынка, Рудня, Мамоново,

Ивангород, Скангали, Светогорск,

Буловская, Самур, Хасан,

Забайкальск, Наушки

385

Кулунда

210

Локоть

203

8. Установить спецставки на экспортные перевозки угля с углепогрузочных станций Восточно-Сибирской железной дороги с расчетом провозных платежей за фактический вес груза в вагоне, но не менее чем за 65 тонн, по следующим маршрутам (в рублях за тонну):

Касьяновка – Скангали,

Суземка, Красное

427

Челутай – Суземка, Красное

427

Тулун – Суземка, Красное

409

9. Установить спецставки на экспортные и импортные перевозки грузов контейнерными поездами в универсальных крупнотоннажных контейнерах по направлению Одесса – Москва – Одесса, в рублях за контейнер:

Тип контейнеров	Глубина предварительной оплаты (мес.)		порожные
	Украинские	Собственные	
20-футовые	4926	4163	2447
40-футовые	9057	6038	2956

10. Установить спецставку на перевозку порожних собственных 40-футовых контейнеров по маршруту Буловская – Химзаводская в размере 7945 рублей за контейнер.

11. Установить спецставку на экспортные перевозки аммиачной селитры со станций Западно-Сибирской железной дороги в размере (в рублях за тонну):

– через погранпереходы с Литвой и Латвией	645
– через погранпереходы с Эстонией с учетом возврата собственного порожнего подвижного состава	645
– при перевозках через порт Ванино	772
– при перевозках через порт Восточный (станция Находка-Восточная)	858

12. Установить спецставки на экспортные перевозки железорудного сырья повагонными и маршрутными отправлениями без учета дополнительных сборов, с расчетом провозных платежей за фактический вес груза в вагоне, но не менее чем за 60 тонн, по направлениям в размерах (в рублях за тонну):

Ковдор – Завережье	299
Костомукша – Завережье	216

13. Установить спецставку на импортные перевозки из Кореи через дальневосточные порты назначением на станции Калининградской железной дороги собственных (арендованных) 40-футовых универсальных контейнеров с комплектующими деталями для сборки легковых автомобилей в размере 19 400 рублей за контейнер.

Возврат 40-футового порожнего контейнера осуществлять по спецставке в размере 9 700 рублей за контейнер.

Спецставка действует при условии выполнения гарантированного объема перевозок не менее двух тысяч 40-футовых контейнеров с комплектующими деталями в год.

14. Установить спецставку на экспортные перевозки коксующихся углей (коды груза по ЕТСНГ: для угольного концентрата – 161043, за исключением угольного концентрата марки «Г»; для угля каменноуго – 161147 («К»), 161132 («Ж»), 161151 («ОС»), 161166 («ПЖ»), исключая позицию 161113 («Г», включая марку «ГЖ») с углепогрузочных станций Западно-Сибирской железной дороги в направлении погранпереходов в размере 509 рублей за тонну с расчетом провозных платежей за фактический вес груза в вагоне, но не менее чем за 63 тонны.

15. Установить понижающий коэффициент 0,8 при расчете плат за перевозки грузов в 20 (двадцати) опытных вагонах с установками регулирования атмосферы в грузовых помещениях, переоборудованных под перевозки скоропортящихся грузов на базе вагонов типа АРВЗ.

16. Установить понижающий коэффициент 0,5 при расчете плат за экспортные перевозки зерна в направлении дальневосточных портов за расстояние перевозки, превышающее 3000 км.

17. Установить понижающие коэффициенты в прямом международном сообщении на:

– экспортные перевозки алюминия повагонными отправлениями со станций Красноярск-Северный, Багульная, Обнорская, Камышта	0,836
– импортные перевозки глинозема повагонными отправлениями назначением на станции Красноярск-Северный, Багульная, Обнорская, Камышта	0,763
– импортные перевозки кокса пекового назначением на станции Красноярск-Северный, Багульная, Обнорская, Камышта с дифференциацией по расстоянию:	
до 1000 км	0,746
от 1001 км до 2500 км	0,838
свыше 2500 км	0,995

18. Установить понижающий коэффициент 0,64 при расчете плат за экспортные перевозки в Эстонию опасного груза – плав хлоридов цериевой группы.

19. Установить понижающий коэффициент 0,783 при расчете плат за экспортные перевозки чугуна со станций РЖД через порт Клай-

педа. Данный исключительный тариф применяется при соблюдении грузоотправителем следующих условий:

– фиксированного объема перевозок в направлении порта Клайпеда;

– сохранения существующих объемов экспортных перевозок чугуна в направлении российских портов Северо-Западного региона, рассчитанных исходя из среднемесячных объемов в 2003 году до начала применения указанного понижающего коэффициента.

20. Установить плату за импортные перевозки экибастузских углей в грузе из Казахстана по маршрутам: Пресногорьковская, Тобол-Малорефтинская, Верхнетагильская, Серов-Сортировочный, Уз, ГРЭС, при соблюдении тарифных условий на поставку электрической энергии, в соответствии с разделом 2 Прейскуранта № 10-01. При невыполнении данных условий расчет за перевозки углей производить по ставкам раздела 3 Прейскуранта № 10-01.

21. Установить плату за экспортные перевозки горючих сланцев на переработку в Эстонию со станций Сланцы и Рудничная Октябрьской железной дороги в соответствии с разделом 2 Прейскуранта № 10-01.

22. Установить плату за экспортные перевозки кокса со станций Западно-Сибирской железной дороги через погранпереходы Соловей, Суземка, Красное, Злынка, Рудня, Никель-Тау, Локоть, Кулунда в соответствии с разделом 2 Прейскуранта № 10-01.

23. Установить плату за экспортные перевозки угля с углепогрузочных станций Северной железной дороги через погранпереходы Ивановгород, Скангали в соответствии с разделом 2 Прейскуранта № 10-01.

24. Срок действия исключительных тарифов, установленных в пунктах 1-23, – до 31 декабря 2003 года включительно.

25. Министерству путей сообщения Российской Федерации ввести в действие пункты 1– 24 в установленном порядке.

26. Министерству путей сообщения Российской Федерации ежеквартально представлять мониторинг применения исключительных тарифов, установленных данным постановлением.

27. Постановления ФЭК России №101-т/1 от 31 декабря 2002 года, № 19-т/1 от 3 марта 2003 года, № 33-т/11 от 10 апреля 2003 года, № 43-т/3 от 3 июня 2003 года и пункты 1-2 постановления ФЭК России № 41-т/1 от 27 мая 2003 года считать утратившими силу.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 26 августа 2003 г. № 67-Т/2

«Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки черных металлов в Латвию и Эстонию»

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 13 августа 1996 года №960 «Об утверждении Положения о Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации», №917 от 23 декабря 2002 года «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации постановляет:

1. Установить коэффициент 1,1 при расчете плат за экспортные перевозки черных металлов в направлении Латвии и Эстонии по правилам раздела 3 Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», принятого постановлением ФЭК России № 47-Т/5 от 18 июня 2003 года, зарегистрированного Минюстом России (регистрационный номер 4882 от 9 июля 2003 года).

Срок действия исключительного тарифа – до 31 декабря 2003 года включительно.

2. Министерству путей сообщения Российской Федерации ввести в действие пункт 1 в установленном порядке.

3. Министерству путей сообщения Российской Федерации ежеквартально представлять мониторинг применения установленного данным постановлением исключительного тарифа.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ**от 26 августа 2003 г. № 67-Т/3****«Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки через порт Махачкала с участием паромной переправы»**

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 13 августа 1996 года №960 «Об утверждении Положения о Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации», №917 от 23 декабря 2002 года «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации **постановляет:**

1. Установить плату за перевозку грузов через порт Махачкала с участием паромной переправы до введения в Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (далее – Прейскурант 10-01), принятого постановлением ФЭК России № 47-Т/5 от 18 июня 2003 года, зарегистрированного Минюстом России (регистрационный номер 4882 от 9 июля 2003 года), порядка расчетов за перевозки грузов в международном железнодорожно-паромном сообщении по единому перевозочному документу следующим порядком:

- следующих в/из порта Махачкала с/на станции российских железных дорог – согласно разделу 2 Прейскуранта № 10-01;
- следующих в/из порта Махачкала с/на станции железных дорог других государств – согласно разделу 3 Прейскуранта № 10-01.

2. Министерству путей сообщения Российской Федерации ввести в действие пункт 1 в установленном порядке.

3. Министерству путей сообщения Российской Федерации ежеквартально представлять мониторинг применения исключительных тарифов, установленных данным постановлением.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ**от 26 августа 2003 г. № 67-Т/4****«Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки нефти по маршрутам Новокуйбышевская, Сызрань, Кашпир – Соловей»**

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 13 августа 1996 года №960 «Об утверждении Положения о Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации», от 23 декабря 2002 года №917 «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» и протоколом заседания Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте от 6 августа 2003 года № 4 Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации **постановляет:**

1. На основании решения Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте продлить до 31 декабря 2003 года действие спецставки на экспортные перевозки нефти сырой в собственных цистернах по маршруту Новокуйбышевская, Сызрань, Кашпир – Соловей в размере 477 рублей за тонну (с учетом возврата порожнего вагона).

Спецставка применяется на объем перевозок по указанным маршрутам, превышающий 250 000 тонн в месяц, при условии выполнения общего объема перевозок на указанных маршрутах не менее 500 000 тонн в месяц и при сохранении объемов экспортных перевозок нефти сырой в собственных цистернах в направлении российских портов исходя из достигнутого с начала текущего года среднемесячного уровня.

2. Министерству путей сообщения Российской Федерации ввести в действие пункт 1 настоящего постановления в установленном порядке.

3. Министерству путей сообщения Российской Федерации ежеквартально представлять мониторинг применения указанных исключительных тарифов.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ**от 26 августа 2003 г. № 67-Т/5****«Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки овец в пределах Махачкалинского отделения Северо-Кавказской железной дороги»**

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 13 августа 1996 года №960 «Об утверждении Положения о Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации», №917 от 23 декабря 2002 года «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации **постановляет:**

1. Установить понижающий коэффициент 0,5 при расчете плат за перевозки овец в пределах Махачкалинского отделения Северо-Кавказской железной дороги по правилам раздела 2 Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», принятого постановлением ФЭК России № 47-Т/5 от 18 июня 2003 года, зарегистрированного Минюстом России (регистрационный номер 4882 от 9 июля 2003 года).

Срок действия исключительного тарифа – до 31 декабря 2003 года включительно.

2. Министерству путей сообщения Российской Федерации ввести в действие пункт 1 в установленном порядке.

3. Министерству путей сообщения Российской Федерации ежеквартально представлять мониторинг применения установленного данным постановлением исключительного тарифа.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ**от 26 августа 2003 г. № 67-Т/Б****«Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки экибастузских углей из Казахстана по маршрутам Кулунда – Омск-Северный, Комбинатская»**

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 13 августа 1996 года № 960 «Об утверждении Положения о Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации», № 917 от 23 декабря 2002 года «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации **постановляет:**

1. Установить спецставку на импортные перевозки экибастузских углей из Казахстана по маршрутам Кулунда – Омск-Северный, Комбинатская в размерах:

- в вагонах общего парка – 133,0 рубля за тонну;
- в собственных (арендованных) вагонах – 121,9 рубля за тонну с учетом возврата порожних вагонов.

Указанные условия применяются при соблюдении тарифных условий на поставку электрической и тепловой энергии.

Срок действия исключительного тарифа – до 31 декабря 2003 года включительно.

2. Министерству путей сообщения Российской Федерации ввести в действие пункт 1 в установленном порядке.

3. Министерству путей сообщения Российской Федерации представлять мониторинг применения установленных данным постановлением исключительных тарифов.

Продается промышленный комплекс в г. Темрюке,
в 5 км от Морского порта.

Вниманию экспедиторов!



- площадь 4,4 га с производственными и складскими помещениями общей площадью – 6000 кв.м
- подстанция на 400 квт
- собственный ж/д путь 950 м с электронной весовой и бетонной площадкой 2000 кв. м для выгрузки вагонов
- электронная автовесовая

Тел. (095) 207-33-88, факс (095) 363-51-13,
e-mail info@carbico.co.ru

Контактное лицо: Генкин Сергей Борисович



ДОСТУПНАЯ ЦЕНА – ЭКСКЛЮЗИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Справочник – лучший и оригинальный подарок Вашим партнерам по бизнесу.

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

Заявки на приобретение справочника направлять:
103775, Москва, ул. Петровка, 3/6,
офис 453.

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

E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

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

To acquire the book please mail to the address:

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

Новороссийский порт сегодня – крупнейший транспортный узел международного уровня. Для России он имеет стратегическое значение: здесь переваливается около 30% российского нефтяного экспорта, 70% экспортного зерна, 50% импортного сахара-сырца, 25% экспорта стали, 10% экспорта химических удобрений.

Несмотря на жесткую конкуренцию между портами Черноморского бассейна, на протяжении многих лет Новороссийский порт продолжает удерживать лидирующие позиции по перевалке нефти, металлов, сахара-сырца, цемента, зерна.

Однако перспективы развития порта напрямую зависят от тенденций в развитии транспортной системы России, событий в экономической и политической жизни страны.

Недавний визит Президента России Владимира ПУТИНА в Новороссийск подтвердил опасения портовиков: Правительство РФ приняло решение создать на базе Новороссийского порта военно-морскую базу для размещения части Черноморского флота, переведя сюда около 30% кораблей из российской базы ВМФ в Севастополе. Передислокация должна состояться до 2017 года, но уже сейчас транспортники Новороссийского региона бьют тревогу – совмещение интересов торгового порта и военно-морской базы не пройдет гладко.

Речь идет не только о том, что размещать сейчас корабли ВМФ нигде – нет специализированных причалов (Цемесская бухта забита под завязку торговыми судами), но и о том, что не создана и дополнительная инфраструктура для размещения обслуживающего контингента в городе. Вместе с тем времени у ВМФ для этого было предостаточно – ведь о решении по частичной передислокации ВМБ из Севастополя в Новороссийск Правительство РФ сообщило командованию еще в 1992 году.

С тех пор вопрос этот не раз поднимался в прессе. Более четко обозначить назревающую проблему вызвался в дни своего 10-летнего юбилея крупнейший транспортно-экспедиторский холдинг России – группа компаний «Дело», организовав на эту тему пресс-конференцию в Москве. В ней приняли участие: зам. председателя комитета Госдумы РФ по международным делам Сергей ШИШКАРЕВ, генеральный директор группы компаний «Дело» Владимир ЯКОВИНА, член совета директоров ОАО «НМТП» Михаил БАШНИН, генеральный директор ЗАО «Русский контейнер» Василий КОЗЛОБАЕВ, директор по развитию ГК «Дело» Владимир ВЕЛИЧКО.

Новороссийский порт – проблема государственная

Транспортный бизнес группы компаний «Дело» начинался в 1993 году в порту Новороссийск. За 10 лет объем перерабатываемых компанией экспортных грузов вырос со 116 тыс. до 5043 тыс. тонн в год (по итогам 2002 г.).

Открывая пресс-конференцию, основатель ГК «Дело» Сергей Шишкарев отметил, что, являясь сегодня депутатом и занимаясь международными вопросами в Госдуме, он с интересом следит за развитием этой компании. С ситуацией в транспортной отрасли знаком не понаслышке и по мере возможностей принимает участие в законопроектах, связанных с транспортом. «Транспорт, – подчеркнул С. Шишкарев, – это не только кровеносная система российской экономики, но и движущая сила многих положительных экономических преобразований».

Что касается компании «Дело», то она всегда имела активную социальную позицию. Она и сегодня занимается благотворительностью, работает над специализированными программами по поддержке молодежи, учреждает именные стипендии для одаренных детей, помогает ветеранам. Активно работает учрежденный ГК «Дело» фонд «Доброе дело».



СНАЧАЛА ИНФРАСТРУКТУРА, ЗАТЕМ – ФЛОТ

Подробнее о том, что сегодня представляет собой группа компаний «Дело», рассказал ее генеральный директор Владимир Яковина.

Он сообщил, что ГК «Дело» имеет холдинговую структуру, в нее входит ряд специализированных компаний, занятых экспедированием грузов, агентированием судов, организацией мультимодальных и железнодорожных перевозок, предоставлением шипчандлерских услуг и др.

Компания «Дело» – старейшая структура ГК, именно с нее и начинался холдинг.

Сегодня через компанию проходит около 50% всего сухого грузооборота Новороссийского порта, или порядка 7 млн. тонн грузов в год.

Компания «Морское агентство «Дело» – самая крупная агентская компания порта. Количество обслуженных ею судов в 2002 году составило 616 судов.

В железнодорожном бизнесе ГК имеет «Транспортную корпорацию», которая предоставляет услуги и как экспедитор на ж/д транспорте, и в качестве оператора собственного подвижного состава. Компания имеет собственный парк цистерн, позволяющий обслуживать региональные фирмы и крупные нефтедобывающие корпорации России.

В группе компаний работает и компания по развитию контейнерных перевозок. Совсем недавно порт Новороссийск не занимался этим видом грузов. «Сегодня весь оборот контейнеров порта проходит через экспедирование в нашем комплексе», – отметил Владимир Яковина.

По его мнению, компания вышла на тот уровень, когда становится заметным взаимное влияние государства и бизнеса, и идеальным должно быть состояние, когда обе стороны будут находить общие точки соприкосновения и взаимные интересы.

Он подчеркнул, что решение о расширении присутствия ВМС в Новороссийске так или иначе повлияет на все стороны бизнеса в рамках всего транспортного узла.

В ГК «Дело» понимают правильность и важность такого решения, но возлагают надежду, что события будут развиваться именно так, как сказал во время своего визита в Новороссийск Президент Владимир Путин: «Сначала создаем инфраструктуру, а затем перемещаем флот». Именно в такой последовательности, – подчеркнул В. Яковина, – а не наоборот или параллельно».



ГРУППА КОМПАНИЙ

РАЗВИВАЕТСЯ ПОРТ – РАЗВИВАЕТСЯ БИЗНЕС



Член совета директоров ОАО «НМТП» **Михаил Башнин** сообщил, что для обеспечения потребности государства в увеличении обработки внешне-торговых грузов НМТП разработал инвестиционную программу, которая предусматривает в ближайшие 5 лет реализацию крупных проектов на общую сумму более \$200 млн. Это зерновой терминал, комплекс минеральных удобрений и наливной причал 1а. Объем капложений в инфраструктуру порта за 10 лет составил 10,3 млрд. рублей.

За последние годы успешная деятельность порта инициировала рост деловой активности малого бизнеса и крупных предпринимателей. Вместе с тем остаются нерешенными и некоторые проблемы в инфраструктуре порта: медленно решается вопрос модернизации узла в целом, что сдерживает дальнейший рост грузооборота, идет отставание как в железнодорожной, так и в автотранспортной инфраструктуре. Также остро стоит вопрос о несбалансированной тарифной политике на железнодорожном транспорте. Вызывает обеспокоенность и размещение контингента ВМФ в Новороссийском порту.

По мнению М. Башнина, для реализации решения по частичной перемещения базы ВМФ необходимо все тщательно продумать и взвесить: «Ведь для интенсивного развития транспортного узла необходима поддержка государства, которая выражается в обеспечении нормальных условий для инвесторов, как иностранных, так и отечественных».

ЗА КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ – БУДУЩЕЕ

Генеральный директор входящего в ГК «Дело» ЗАО «Русский контейнер» **Василий Козлобаев** сообщил, что его подразделение было основано в 1995 году. В то время порт Новороссийск только начинал работать с контейнерными грузами. Задача стояла серьезная – лишившись после распада Союза контейнерных терминалов на Украине, необходимо было построить на юге России что-то взамен. В результате совместных усилий ГК «Дело» и НМТП сегодня имеется 4 регулярные контейнерные линии в торговом порту Новороссийск и предложения от нескольких крупнейших контейнерных перевозчиков организовать свой сервис «на южных воротах» России.

С размещением военной базы в порту ситуация явно осложнилась. По мнению В. Козлобаева, «нельзя смешивать торговую и военную инфраструктуру в одном порту – это другие проходные каналы и другая система безопасности». Говоря о контейнерном сервисе, нельзя забывать и о том, что работа крупнейших контейнерных компаний строго по расписанию, которое взаимосвязано с другими мировыми перевозчиками. В Новороссийске подходной канал всего один, у бухты один вход и один выход. Их закрытие повлечет губительные последствия для морского бизнеса.

Г-н В. Козлобаев отметил, что контейнерные перевозки – самый перспективный и быстроразвивающийся вид перевозок. Во всем мире перевозчики давно отдали предпочтение контейнеризированным видам грузов. Новороссийск также развивает это направление. В 2003 году «Русский контейнер» переработал около 50 тыс. контейнеров. За последние годы – это рекордная отметка (для сравнения – в прошлом году было переработано 32 тыс. контейнеров).

Все это достигается благодаря совместным усилиям с НМТП, Северо-Кавказской железной дорогой и Таможенным комитетом, направленным на создание благоприятных условий для развития предпринимательства на Кубани и привлечения в этот регион инвестиций.



Результат уже есть – например, корпорация «Нестле» уже начала строительство в Тихорецке завода, который по мощности будет вторым в мире по производству кофе.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОРТА – ДЕЛО ОБЩЕЕ



Директор по развитию ГК «Дело» **Владимир Величко** рассказал о наиболее крупных проектах компании по развитию перевозок через порт Новороссийск. Один из них – проект модернизации юго-восточного грузового района порта. Сегодня это самостоятельный район, имеющий пять причалов. С 2004 года он уже будет готов начать работу как порт, переваливающий сухие, контейнерные грузы и грузы ро-ро. Размер

инвестиций в этот район составляет \$90 млн. Объем перевалки, который будет достигнут при полном развитии, – 7 млн. тонн.

В. Величко отметил, что порт Новороссийск не специализирован для навалочных грузов, поэтому создание в нем комплекса мощностью переработки 3 млн. тонн в год позволит сориентировать некоторый грузопоток, переваливаемый сегодня на Украине, на Новороссийск.

Еще один крупный инвестиционный проект – строительство контейнерного терминала мощностью 600 тыс. TEU в год. Ввод его в строй позволит говорить, что эта проблема на юге России будет снята. Первая очередь терминала сможет перерабатывать 300 тыс. TEU.

В юго-восточном районе также строится специализированный автотранспортный комплекс. На сегодняшний день он практически готов к эксплуатации: там имеется два соответствующих причала. Ввод его в строй позволит переваливать через Новороссийск около 700 тыс. тонн автомобильных грузов в год.

В контексте развития Новороссийского транспортного узла специалистами ГК «Дело» прорабатывается проект модернизации северо-западной зоны порта Новороссийск. Этот проект с объемом инвестиций \$120 млн. позволит решить проблему пропускной способности порта, увеличив ее на 15 млн. тонн. Кроме того, в рамках этого проекта будет построен еще один, независимый от станционной сортировки, железнодорожный вход и железнодорожный парк. В совокупности будет реализовано два проекта: строительство перегрузочного комплекса и строительство припортового накопительно-распределительного грузового терминала.

МАСШТАБНОСТЬ ЗАДАЧ ТРЕБУЕТ ОТДЕЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ

Подводя итог пресс-конференции, **Сергей Шишкарев** подчеркнул, что пункту базирования Черноморского флота в Новороссийске все равно быть – решение состоялось. Наши экономические интересы должны быть надежно гарантированы присутствием мощной, мобильной, современной военно-морской группировки на Черном море.

«Новороссийск же сегодня не только крупнейший транспортный узел, – отметил С. Шишкарев, – но и узел тяжелых противоречивых проблем, которые накопились еще с советских времен.

Они требуют внимания не только Президента России, но и Совета безопасности, правительства и администрации Краснодарского края и города Новороссийска.

Уже готовятся предложения в Госдуму по комплексной федеральной адресной инвестиционной программе по развитию Новороссийского транспортного узла. Ведь вместе с военным флотом здесь будут размещены и члены семей моряков, командный состав. На город сваливается гигантская инфраструктурная и социальная нагрузка.

Считаю, что в свете поставленных задач Новороссийск должен проходить отдельной строкой в Федеральном бюджете. Это не попытка создания какого-то суверенитета в рамках Краснодарского края. Масштабность стоящих перед городом задач требует отдельного финансирования».

Записал **Андрей КИРЕЕВ**

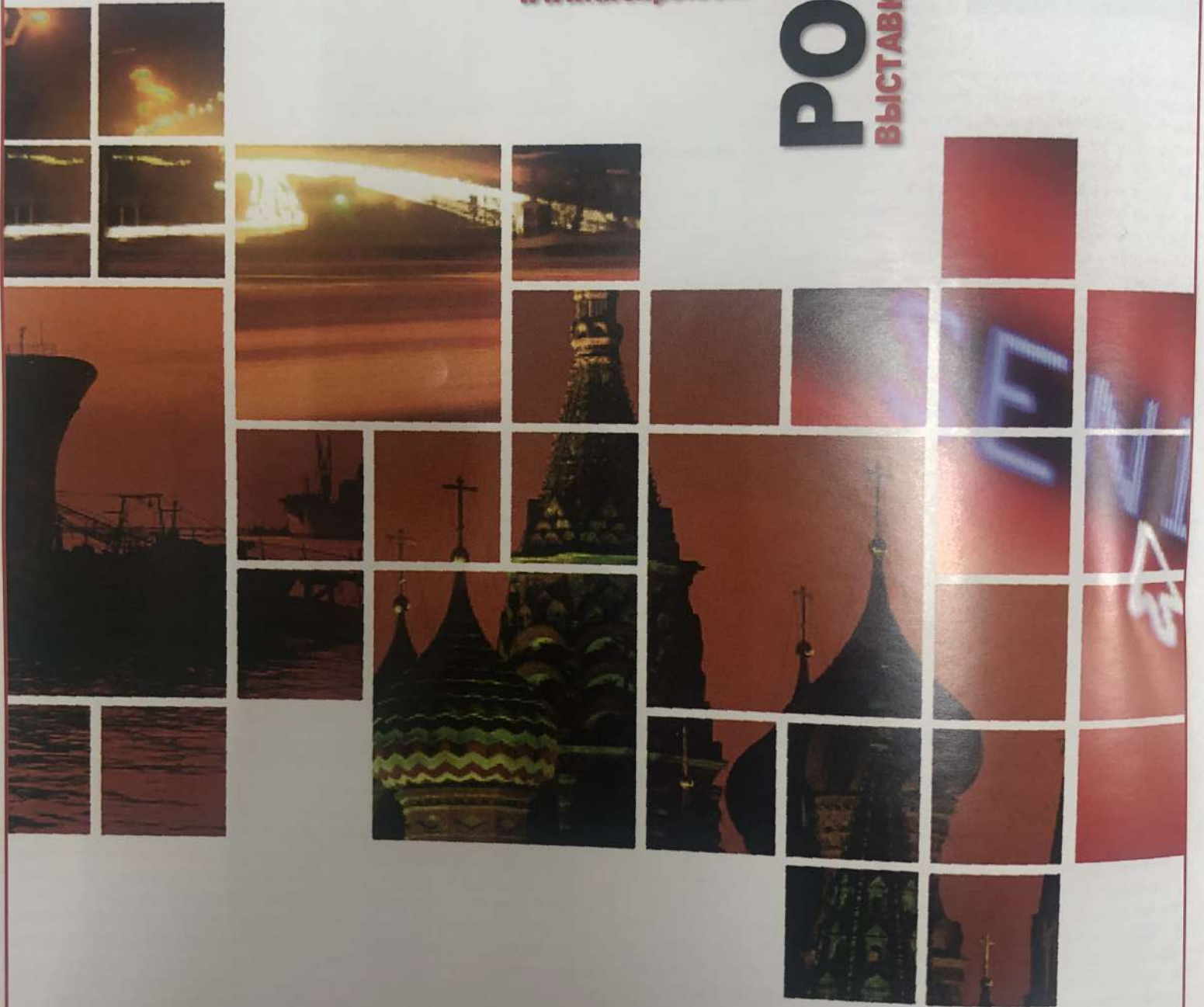
ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



20-22 АПРЕЛЯ 2004
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР "ЭКСПО-ХХІ"
МОСКВА, РОССИЯ
www.tlrexpo.com


РОССИИ

ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ



По вопросам участия обращайтесь в Оргкомитет:

Центральные Европейские Выставки
тел: +7 095 788 6553
факс: +7 095 788 6554
e-mail: info@expocsee.ru
www.expocsee.ru

informa maritime & transport 

(Продолжение. Начало на стр. 24)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 26 августа 2003 г. № 67-Т/8 «Об установлении шкалы предельного понижения тарифов грузовых железнодорожных перевозок в зависимости от глубины предварительной оплаты»

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 13 августа 1996 года №960 «Об утверждении Положения о Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации», № 42 от 22 января 2001 года «О Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте», №917 от 23 декабря 2002 года «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» и в связи с введением в действие с 28 августа 2003 года Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», принятого постановлением ФЭК России № 47-Т/5 от 18 июня 2003 года, зарегистрированного Минюстом России (регистрационный номер 4882 от 9 июля 2003 года), Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации постановляет:

1. Ввести в действие утвержденную Комиссией Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте (протокол от 14.05.2003 № 3) шкалу понижения тарифов грузовых железнодорожных перевозок в зависимости от глубины предварительной оплаты:

Предельное понижение тарифных ставок (%)	Глубина предварительной оплаты (мес.)											
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	0,9	1,5	2,1	2,7	3,8	4,6	5,5	6,4	7,3	8,3	9,3	

ПУНКТЫ ПРОПУСКА СТАНУТ ЭФФЕКТИВНЕЕ

В сентябре в Москве состоялось заседание Правительственной комиссии по транспортной политике. Вёл заседание заместитель председателя Правительства России Владимир Яковлев.

На заседании рассматривались два вопроса.

По первому вопросу «О проблемах функционирования пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации» выступили:

- от пограничной службы ФСБ России – А. Шайкин, начальник управления
- от Минтранса России – А. Насонов, первый замминистра.

Для решения назревшей проблемы члены комиссии высказались о необходимости оценки экономической целесообразности функционирования действующих и установления новых пунктов пропуска (ПП). Речь шла о закрытии крайне неэффективно используемых ПП и направлении высвободившихся средств на ПП, работающие с перегрузкой. Комиссией по данному вопросу даны соответствующие поручения заинтересованным ведомствам.

По второму вопросу «О Программе строительства внеклассных автодорожных мостовых сооружений в Российской Федерации» с докладом выступил первый замминистра транспорта России И. Слюняев. Комиссия, исходя из того, что некоторые объекты превратились в долгострой, приняла решение определить объекты строительства, исходя из источников и сумм финансирования.



2. Министерству путей сообщения Российской Федерации ввести в действие пункт 1 в установленном порядке.

3. Пункт 3 постановления ФЭК России № 41-Т/1 от 27.05.2003 считать утратившим силу.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 26 августа 2003 г. № 67-Т/10 «Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки серы по маршруту Енисейск – Забайкальск»

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 13 августа 1996 года №960 «Об утверждении Положения о Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации», №917 от 23 декабря 2002 года «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации постановляет:

1. Установить понижающий коэффициент 0,693 при расчете плат за экспортные перевозки серы в мягких контейнерах упаковок «МКР» по маршруту Енисей – Забайкальск по правилам раздела 3 Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», принятого постановлением ФЭК России № 47-Т/5 от 18 июня 2003 года, зарегистрированного Минюстом России (регистрационный номер 4882 от 9 июля 2003 года).

Срок действия исключительного тарифа – до 31 декабря 2003 года включительно.

2. Министерству путей сообщения Российской Федерации ввести в действие пункт 1 в установленном порядке.

3. Министерству путей сообщения Российской Федерации ежеквартально представлять мониторинг применения установленного данным постановлением исключительного тарифа.

РАСТЕТ ТОВАРОПОТОК ИЗ ЕВРАЗИИ

К 2015 году объем торговли контейнеропригодными грузами возрастет до 135 млн. тонн. В 2002 году объем торговли этими грузами составил 65 млн. тонн. Российские железные дороги обладают сегодня значительным потенциалом и возможностями, которые смогут обеспечить существенный рост объема перевозок с предоставлением услуг высокого качества.

Транспортная инфраструктура, обеспечивающая перевозки по транзитным коридорам «Запад-Восток» и «Север-Юг», соответствует предъявляемым объемам перевозок грузов.

Согласно прогнозам ведущих специалистов Гипротранс ТЭИ, в ближайшие годы спрос на морские контейнерные перевозки будет почти на треть ниже его предложения, в то время как конкуренция со стороны альтернативных маршрутов обеспечения евроазиатских связей будет постепенно расти. И прежде всего подобным альтернативным маршрутом будут Транссибирская железнодорожная магистраль и Транскорейская железнодорожная магистраль.

Положение Транссиба на рынке евроазиатских контейнерных перевозок упрочится с вводом в действие Транскорейской железнодорожной магистрали. В результате чего эта магистраль окажет значительное воздействие и на переключение определенной части контейнеропотока, следующего Японией и Европой в морском сообщении с промежуточной перевалкой в корейском порту Пусан, на железнодорожное сообщение.

Главной особенностью евроазиатских товаропотоков является высокий уровень контейнеризации. В настоящее время свыше 40% грузов евроазиатской торговли в стоимостном выражении и более 20% по массе пригодны для контейнеризации. По оценке экспертов Гипротранс ТЭИ, в 2010 г. контейнеризацией будет охвачено до 35% общей массы перевозимых в указанных сообщениях грузов. Можно ожидать, что в 2015 г. доля грузов в контейнерах составит не менее 40%.

РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ НУЖНА ЧЕСТНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ И ХОРОШИЕ САМОЛЕТЫ



Генеральный директор авиакомпании «Аэрофлот – российские авиалинии» Валерий Окулов заявил об отсутствии честной конкуренции на российском рынке авиаперевозок.

«Конкуренция в России идет не на рыночном поле, а на административном уровне: большая часть энергии и сил уходит на преодоление административных барьеров, а не на организацию более высокого качества продуктов», – отметил В. Окулов.

В. Окулов на конференции «Российский бизнес: факторы, определяющие развитие».

По его словам, рынок авиационного топлива в России сейчас значительно уже рынка автомобильного топлива. «На рынке авиационного топлива налицо картельный сговор», – подчеркнул В. Окулов. В частности, цена на авиатопливо на Дальнем Востоке выше, чем в Сеуле, а в Москве – выше, чем в Нью-Йорке или в Лос-Анджелесе. По словам главы компании, Аэрофлот в большинстве случаев имеет только одну топливозаправочную компанию, что является монополией.

В России в настоящее время более 230 авиакомпаний, указал В. Окулов. Но при таком их количестве конкуренции быть не может. «Конкуренция может быть среди 3-5, может быть, 10 авиакомпаний», – подчеркнул глава Аэрофлота.

Рынок авиаперевозок в России регулируется авиационными властями в части лицензирования и квотирования, однако, по мнению В. Окулова, квотирование на рынке внутрироссийских перевозок мешает созданию конкурентной среды. «Любая из авиакомпаний имеет свою нишу на рынке, где нет необходимости более активно проявлять себя», – сказал В. Окулов.

Конкурентная картина на рынке международных авиаперевозок претерпела кардинальные изменения после формирования глобальных альянсов, отметил глава Аэрофлота. По его словам, на сегодня 60-70% международных авиаперевозок контролируется тремя гло-

бальными альянсами. Аэрофлот конкурирует сейчас не с авиакомпаниями, а с альянсами, в которые они входят, подчеркнул В. Окулов.

Российские авиакомпании, по мнению главы Аэрофлота, в настоящее время проигрывают западным авиаперевозчикам по технической оснащённости, уровню сервиса, а также известности бренда. Тем не менее, по его мнению, у российских авиакомпаний есть и свои преимущества – в частности, тарифы. Однако после появления в последнее время так называемых низкозатратных авиаперевозчиков российские авиакомпании стали проигрывать и в этом.

Самолетный парк российских авиакомпаний в настоящее время представляет сам по себе воздушные суда разработки 60-70-х и в меньшей степени 80-х годов и отстает как минимум на два поколения от самолетов, которые эксплуатируют иностранные авиаперевозчики. Отставание в техническом уровне российского самолетного парка В. Окулов продемонстрировал на примере потерь российских авиакомпаний от более высоких затрат на ГСМ, которые составляют около \$300 млн. в год.

«После введения в 2002 году более жестких ограничений к авиатехнике при полетах в Европу выбора не осталось – чтобы быть конкурентоспособным на международном рынке, нужно летать на конкурентоспособной технике», – отметил В. Окулов. По его мнению, настала пора уйти от простого декларирования поддержки продукции только на основании того, что «это наши». Псевдопатриотическую риторику, по словам В. Окулова, наглядно иллюстрирует лозунг: «Никто не поставит на колени. Лежали и будем лежать».

По словам В. Окулова, Аэрофлот не отдает предпочтение ни одному из производителей авиационной техники. Решение о покупке самолетов должно приниматься только на условиях жесточайшего тендера, отметил В. Окулов. По его словам, ни одна из мировых авиакомпаний сейчас не ориентирована на единого производителя.

«Я глубоко убежден, что в России необходимо наладить производство конечного самолета», – отметил глава Аэрофлота. По его мнению, наиболее слабым элементом у российских самолетов является двигатель. Возможность устанавливать на российских воздушных судах западные двигатели могла бы значительно повысить их конкурентоспособность, отметил В. Окулов.

В. Окулов видит пути решения проблемы с российском авиаромом в консолидации отрасли, включая обеспечение послепродажного обслуживания на базе технических центров, а также в создании эффективной системы лизинга отечественных судов нового поколения.

РОССИЙСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПРИОСТАНОВИЛИ ГРУЗОВЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ КИТАЯ В МОСКВУ

Российские авиакомпании «были вынуждены приостановить грузовые полеты из Китая в Москву, сообщил источник в российских авиационных структурах.

По данным источника, российские таможенные службы с 26 августа повысили с \$111 тыс. до \$190 тыс. таможенные сборы для каждого прилетающего из Китая грузового самолета Ил-76.

Российские авиакомпании после получения информации о новых таможенных сборах незамедлительно приостановили грузовые полеты между Россией и Китаем, отметил источник.

Представитель Государственной службы гражданской авиации России подтвердил, что не было выполнено ни одного грузового рейса из Китая.

В то же время в Государственном таможенном комитете РФ сообщили, что «никаких кардинальных изменений таможенных тарифов на товары из Китая в последнее время не происходило».

Российские авиакомпании в конце 2002 года уже приостанавливали выполнение грузовых рейсов из Китая – тогда это было связано с возникшими осложнениями при таможенном оформлении грузов в РФ.

Проблема воздушных перевозок грузов из Китая осложняется также тем, что вновь отложены российско-китайские переговоры о регулярных грузовых авиаперевозках между странами. Как сообщалось ранее, переговоры между представителями Государственной службы гражданской авиации России и администрации гражданской авиации КНР должны были пройти 25 августа в Шанхае. Однако из-за несогласованности российской позиции переговоры были перенесены на неопределенное время.

В настоящее время для выполнения грузовых полетов в Китай допущены 8 российских чартерных авиакомпаний. Кроме того, грузовые полеты в Китай выполняют еще три авиакомпании – «Аэрофлот», «Ист Лайн» и «Волга-Днепр», являющиеся назначенными регулярными грузовыми авиаперевозчиками на данном направлении. Китай пока не выполняет грузовых полетов в РФ.



КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ» – В КРЕМЛЕВСКОМ ДВОРЦЕ



В Минтрансе РФ состоялось заседание рабочей группы по проведению Всероссийской научно-практической конференции «Транспортная стратегия России».

Заседание прошло под председательством первого заместителя министра транспорта – Главного государственного транспортного инспектора Российской Федерации Анатолия Насонова. Также в заседании приняли участие пред-

ставители МПС России, Центра стратегических программ, компании «ТрансТелеком».

Участники заседания доложили о ходе работы подразделений министерства по организации работы конференции. Перед представителями оргкомитета была поставлена задача размещения информации о конференции в СМИ и организации широкой дискуссии на

страницах отраслевой прессы вопросов транспортной стратегии России.

Всероссийская научно-практическая конференция «Транспортная стратегия России» пройдет 3 декабря 2003 года в Государственном Кремлевском дворце.

Цель конференции – широкое общественное обсуждение проекта транспортной стратегии России на период до 2025 года, выносимого на рассмотрение правительства в декабре 2003 года.

В работе конференции планируют принять участие руководители администраций субъектов Российской Федерации, представители предприятий и организаций железнодорожного, морского, речного, воздушного, автомобильного, городского пассажирского, промышленного транспорта и дорожного хозяйства, представители крупного и среднего бизнеса, частных предпринимателей, профессиональных ассоциаций, преподаватели и студенты ведущих вузов России.

В рамках конференции в залах Государственного Кремлевского дворца будет организована выставка-экспозиция «Транспорт России». Всем участникам будут предоставлены возможности установления деловых контактов.

НОВЫЙ ПРЕЙСКУРАНТ № 10-01 – НОВЫЕ УСЛОВИЯ КОНКУРЕНЦИИ

Об этом заявил руководитель Департамента грузовой и коммерческой работы МПС России Юрий Косов на брифинге в Москве.

Он отметил также, что появление нового Прейскуранта № 10-01 будет стимулировать российских производителей и операторов к приобретению собственного подвижного состава.

Построение нового прейскуранта позволяет системно решить вопрос размещения собственникам подвижного состава затрат и создает условия для привлечения частных инвестиций в развитие вагонного парка железнодорожного транспорта. Для повышения инвестиционной привлекательности сокращены сроки окупаемости капитальных вложений в новый подвижной состав за счет установления оптимального уровня вагонной составляющей, дифференцированной по типам вагонов.

Напомним, принципиальное отличие нового Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» от старого заключается в том, что теперь тарифы разделены на две части – плату за использование вагонов (т.н. «вагонную составляющую») и плату за использование инфраструктуры (железных дорог и локомотивную тягу). При этом вагонная составляющая – постоянная величина, определенная в 15,5% от размера тарифа без дифференциации по классам грузов и включающая в себя затраты по техническому обслуживанию, ремонту и амортизации. Величина вагонной составляющей является ориентиром экономической целесообразности использования собственного вагонного парка.

«Например, – заметил Юрий Косов, – согласно новому прейскуранту, перевозка угля в собственных вагонах обойдется перевозчику на 41% дешевле, чем в подвижном составе, принадлежащем российским железным дорогам, перевозка руды – на 31%. Выгода от использования собственных вагонов очевидна».

* * *

В новом прейскуранте при повагонных отправлениях грузов в универсальных, специализированных вагонах и цистернах к тарифам за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог предусмотрены повышающие и понижающие коэффициенты в размере от 1,08 до 0,85 в зависимости от количества вагонов в отправке, применяемой грузоотправителями технологии перевозки грузов (прямой отправительский маршрут или маршрут с распылением) и расстояния перевозкой. Также в новом прейскуранте предусмотрено, что на объявляемых железной дорогой направлениях перевозок грузов в универсальных вагонах общего парка, на которых осуществляется их 100% порожний пробег в обратном направлении, могут применяться исключительные тарифы на аналогичные перевозки грузов в собственных (арендованных) универсальных вагонах. При этом следует иметь в виду, что при подобной организации перевозок в вагонах парка российских железных дорог (т.е. в приписанных по просьбе грузоотправителей, грузополучателей к определенным станциям погрузки/выгрузки) плата за перевозки будет взиматься с увеличением на 20%.

НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ Ж/Д ТРАНСПОРТА

За 8 месяцев 2003 года 81 объект железнодорожного транспорта оборудован техническими средствами физической защиты – системами телевизионного наблюдения и охранной сигнализацией периметров.

Железнодорожный транспорт более других видов транспорта подвержен угрозе постороннего вмешательства в силу своей открытости и доступности. Поэтому в отрасли программе «Антитеррор» уделяется особо пристальное внимание. Так, в 2000 году при МПС России был создан Центр координации работы по защите объектов федерального железнодорожного транспорта, на железных дорогах организованы соответствующие отделы, а на отделениях дорог – сектора. В 2002 году на проведение антитеррористических мероприятий и на обеспечение режима безопасности на объектах железнодорожного транспорта было выделено 70 млн. рублей и оборудовано 57 объектов техническими средствами физической защиты. До конца текущего года планируется выделить 380 млн. рублей и оборудовать 135 объектов, в 2004 году техническими средствами защиты будет оборудовано более 150 объектов.

Сегодня на сети железных дорог техническими средствами охраны оборудовано 96 вокзалов. Из них 50 вокзалов было оборудовано с 1997 по 2002 г. и 46 – в 2003 году. В 2004 году планируется оборудовать еще 90 вокзалов.

Технические средства физической защиты – это прежде всего средства видеонаблюдения и охранной сигнализации периметров, которыми оборудуются мосты, тоннели, виадуки, вокзалы и другие объекты железнодорожного транспорта. Видеокамеры и специальные датчики позволяют круглосуточно наблюдать не только за самим объектом, но и за территорией вокруг него. Устанавливаемые видеокамеры способны выдать четкое и качественное изображение даже ночью. В случае необходимости возможен просмотр произведенной записи в замедленном кадравом режиме. Установленные на объектах видеокамеры наблюдения максимально скрыты и тщательно защищены от нарушителей. Подобные системы позволяют своевременно оповещать работников ведомственной охраны о нарушителях.

Кроме того, специалистами ГУ «Центр защиты» МПС России на базе отраслевых вузов проводятся специализированные курсы повышения квалификации, основанные на передовом мировом и отечественном антитеррористическом опыте. В частности, одну неделю в месяц с октября по июль в Российской академии путей сообщения проводится обучение (в том числе и практические занятия) специалистов со всех железных дорог.

ПРИКАЗ МПС РФ

16 июня 2003 г. № 21 (Д)

В соответствии со статьей 12 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые **Правила** приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом.
2. Признать утратившим силу **Приказ** МПС России от 17 января 2001 г. № 1ЦЗ «Об утверждении Правил приема заявок на перевозки грузов на железнодорожном транспорте» (зарегистрирован в Минюсте России 7 марта 2001 г. № 2600).
3. Настоящий **Приказ** вступает в силу с 30 июня 2003 г.

Министр
Г.М.ФАДЕЕВ

16 июня 2003 г. № 21

Зарегистрировано

в Министерстве

юстиции РФ

19 июня 2003 г. № 4763

УТВЕРЖДЕНЫ

Приказом МПС России

от 16 июня 2003 г.

№ 21

ПРАВИЛА ПРИЕМА ЗАЯВОК НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

1. Настоящие Правила в соответствии со статьей 12 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее – Устав) устанавливают форму заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом (далее – заявка на перевозку грузов), правила и порядок ее оформления и представления грузоотправителями, организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный транспорт (далее – организация, осуществляющая перевалку грузов), перевозчику, а также порядок рассмотрения заявок перевозчиком и владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – владелец инфраструктуры).

2. В соответствии со статьей 11 Устава перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основании принятой перевозчиком к исполнению (согласованной) заявки на перевозку грузов.

Форма заявки на перевозку грузов является единой для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте и приведена в приложении № 1 к настоящим Правилам.

3. Грузоотправители, организации, осуществляющие перевалку грузов, представляют отдельную заявку на перевозку грузов:

- по каждой железнодорожной станции (далее – станция) отправления;
- по каждой номенклатурной группе груза;
- по признакам отправки: в вагонах (повагонными, групповыми, маршрутными отправлениями); в контейнерах; мелкими отправлениями;
- по признакам принадлежности вагонов, контейнеров;
- по видам сообщений (в прямом железнодорожном сообщении, в прямом смешанном сообщении; в прямом и непрямом международном сообщении (за исключением импорта и транзита) через российские пограничные передаточные станции, в непрямом международном сообщении через российские порты).

Заявки на перевозку грузов в прямом и непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции представляются отдельно по каждой пограничной выходной передаточной станции Российской Федерации, Латвийской Республики, Литовской Рес-

публики и Эстонской Республики, а на перевозку грузов в прямом и непрямом международном сообщении через порты – отдельно по каждому порту и пункту перевалки наливных грузов.

Заявки на перевозку грузов в контейнерах предоставляются отдельно по каждому виду контейнеров массой брутто: 3 тонны, 5 тонн, от 5 до 10 тонн, до 25 тонн включительно, свыше 25 тонн.

Заявки на перевозку грузов в вагонах представляются с указанием количества вагонов и тонн, на контейнеры – с указанием количества контейнеров, мелкими отправлениями – с указанием количества тонн.

Заявки на перевозку грузов на своих осях представляются с указанием количества единиц груза и тонн.

4. В соответствии со статьей 11 Устава заявки на перевозку грузов представляются не менее чем за десять дней до начала перевозки грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты, пункты по перевалке наливных грузов.

Датой представления заявки на перевозку грузов перевозчику является дата ее получения перевозчиком. При этом перевозчик в графе «Номер заявки» указывает регистрационный номер заявки.

В заявке на перевозку грузов указывается срок ее действия, который не должен превышать 45 дней.

В соответствии со статьей 11 Устава по просьбам грузоотправителей и организаций, осуществляющих перевалку грузов, в случае срочной перевозки грузов перевозчики по согласованию с владельцами инфраструктур могут устанавливать сокращенные сроки представления заявок на перевозку грузов.

В соответствии со статьей 11 Устава перевозки грузов, предназначенных для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, осуществляются перевозчиками на основании заявок на перевозку грузов по мере предъявления таких грузов для перевозок.

Заявки на перевозку грузов представляются в уполномоченные перевозчиком подразделения, перечень которых с указанием их места нахождения устанавливается перевозчиком и доводится до сведения грузоотправителей и организаций, осуществляющих перевалку грузов.

5. Заявки на перевозку грузов представляются перевозчику в бумажном виде по почте или нарочным, если иной способ представления заявок (например, с помощью факсимильной связи, средств электронной связи) не предусмотрен соглашением сторон.

Порядок и условия представления перевозчику заявок на перевозку грузов в электронном виде устанавливаются в договоре об электронном обмене данными или в договоре об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем, а при перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении – между перевозчиком и организацией, осуществляющей перевалку грузов.

По соглашению сторон перевозчик может обеспечивать грузоотправителей бланками заявок на перевозку грузов.

6. При получении заявки на перевозку грузов в бумажном виде перевозчик регистрирует ее с указанием даты в строке «Дата регистрации заявки» или наложением календарного штампа перевозчика. Дата поступления заявки на перевозку грузов в электронном виде на согласование к перевозчику регистрируется в порядке, установленном в договоре об электронном обмене данными или в договоре об электронном обмене документами.

7. Заявки на перевозку грузов в бумажном виде представляются перевозчику в трех экземплярах, каждый из которых подписывается грузоотправителем, организацией, осуществляющей перевалку грузов, и заверяется печатью, применяемой при финансовых операциях.

Один экземпляр заявки на перевозку грузов предназначается для перевозчика, один для владельца инфраструктуры, один для послующей перевалку грузов.

Заявки на перевозку грузов в электронном виде представляются перевозчику:

- при наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем, организацией, осуществляющей перевалку грузов, подписанными электронно-цифровой подпи-

сью (далее – ЭЦП) грузоотправителя, организации, осуществляющей перевалку грузов;

• при наличии договора об обмене электронными данными между перевозчиком и грузоотправителем, организацией, осуществляющей перевалку грузов, – с последующим представлением в трех экземплярах бумажной копии, согласованной представлением в электронной заявке на перевозку грузов, каждый из которых подписан грузоотправителем, организацией, осуществляющей перевалку грузов, и заверен печатью, применяемой при финансовых операциях.

При отправлении грузов с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего грузоотправителю, заявка на перевозку грузов представляется перевозчику после ее согласования грузоотправителем с владельцем указанного железнодорожного пути необщего пользования, о чем в строке «Отметка о результатах рассмотрения заявки владельцем железнодорожного пути необщего пользования» делается запись «Согласовано», которая заверяется печатью владельца пути необщего пользования или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

8. За достоверность сведений, внесенных в заявку на перевозку грузов, несет ответственность грузоотправитель, организация, осуществляющая перевалку грузов.

9. Заявки на перевозку грузов заполняются машинописным, в том числе компьютерным способом, без помарок в порядке, предусмотренном в приложении № 2 к настоящим Правилам.

10. Заявки на перевозку грузов, оформленные с нарушением требований настоящих Правил, возвращаются перевозчиком грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку грузов, без рассмотрения.

11. Перевозчик обязан рассмотреть поступившую заявку на перевозку грузов в течение двух дней. Срок рассмотрения заявки на перевозку грузов исчисляется от даты регистрации ее поступления перевозчику.

В случае возможности осуществления перевозки в строке заявки на перевозку грузов «Отметка согласования перевозчиком» указывается перевозчиком «Согласовано» или «Согласовано частично», а также проставляется дата и подпись уполномоченного лица перевозчика с указанием его должности и заверяется печатью перевозчика или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

Под частичным согласованием понимается согласие перевозчика на выполнение заявки на перевозку грузов при условии ее частичного обоснованного изменения по объемам перевозимых грузов, по видам железнодорожного подвижного состава, по направлениям перевозки или иным, указанным в заявке на перевозку грузов, параметрам. При частичном согласовании заявки на перевозку грузов перевозчиком к заявке на перевозку грузов прикладывается в трех экземплярах документ по форме, установленной МПС России (далее – документ) с указанием частично согласованных параметров заявки на перевозку грузов.

Согласованная или согласованная частично перевозчиком заявка на перевозку грузов направляется для согласования владельцу инфраструктуры, в расположении которого находится станция отправления.

В соответствии со статьей 11 Устава перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов в случае:

- введения согласно статье 29 Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза;
- отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки на перевозку грузов;
- обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;
- в ином случае, предусмотренном Уставом, иными нормативными правовыми актами.

В этих случаях перевозчик возвращает заявку на перевозку грузов с указанием причин отказа грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку грузов. При этом в строке заявки «Дата согласования заявки» перевозчиком указывается «Отказано», а также проставляется дата и подпись уполномоченного лица перевозчика с указанием его должности и заверяется печатью перевозчика или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

12. В соответствии со статьей 11 Устава владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки на перевозку грузов и в срок не более чем пять дней при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении и не более чем десять дней при перевозках в прямом и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты, возвращает заявку перевозчику с отметкой о результате согласования. В необходимых случаях владелец инфраструктуры в пределах указанного срока согласовывает параметры заявки на перевозку грузов с другими владельцами инфраструктур, организациями других видов транспорта, железными дорогами иностранных государств.

При этом в заявке на перевозку грузов в строке «Отметка о результатах рассмотрения заявки владельцем инфраструктуры» владельцем инфраструктуры указывается «Согласовано», «Согласовано частично» или «Отказано», а также проставляется дата с подписью уполномоченного лица владельца инфраструктуры с указанием его должности и заверенная печатью владельца инфраструктуры или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

При частичном согласовании заявки на перевозку грузов владельцем инфраструктуры к заявке прикладывается в трех экземплярах документ по форме, установленной МПС России, с указанием частично согласованных параметров заявки на перевозку грузов.

В соответствии со статьей 11 Устава владелец инфраструктуры имеет право отказать перевозчику в согласовании заявки на перевозку грузов в случае:

- отсутствия договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры;
- отказа организаций смежных видов транспорта в согласовании заявки на перевозку грузов;
- отказа железных дорог иностранных государств в согласовании заявки на перевозку грузов;
- отказа других владельцев инфраструктур в согласовании заявки на перевозку грузов;
- введения согласно статье 29 Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования грузов;
- обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;
- в ином случае, предусмотренном Уставом, иными нормативными правовыми актами.

После получения заявки на перевозку грузов от владельца инфраструктуры перевозчиком в строке заявки «Дата согласования заявки» в зависимости от результатов ее рассмотрения указывается «Согласовано», «Согласовано частично» или «Отказано», а также проставляется дата и подпись уполномоченного лица перевозчика с указанием должности и заверяется печатью перевозчика или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

Заявка на перевозку грузов с результатами ее согласования возвращается перевозчиком грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку груза, не позднее чем за три дня до заявленного срока перевозки.

В случае отказа в согласовании или частичного согласования заявки на перевозку грузов грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку грузов, наряду с экземпляром заявки на перевозку грузов направляется обоснование причины отказа или частичного согласования, несогласия с частичным согласованием заявки грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку груза, обязаны не позднее чем за ... суток до заявленного срока перевозки уведомить об этом перевозчика, а перевозчик, соответственно, проинформировать владельца инфраструктуры. При этом учетная карточка не оформляется и штраф за невыполнение заявки с грузоотправителя, организации, осуществляющей перевалку груза, и перевозчика не взыскивается.

В случае отсутствия письменного отказа грузоотправителя согласованная частично заявка на перевозку грузов принимается перевозчиком к исполнению.

Отказ в приеме и согласовании заявки на перевозку грузов может быть обжалован в судебном порядке.

При поступлении заявки на перевозку грузов на согласование в бумажном виде перевозчик возвращает грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку груза, один экземпляр заявки с отметкой о ее согласовании или два экземпляра заявки на перевозку грузов с приложенным мотивированным отказом.

Порядок возврата перевозчиком согласованных или несогласованных заявок на перевозку грузов, поступивших на согласование в электронном виде, устанавливается в договоре об электронном обмене данными или в договоре об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем, а при перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении – между перевозчиком и организацией, осуществляющей перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный транспорт.

13. В соответствии со статьей 11 Устава в целях организации своевременного выполнения принятых заявок на перевозку грузов, беспрепятственной передачи грузов на другие виды транспорта и железные дороги иностранных государств владелец инфраструктуры осуществляет непрерывное планирование перевозок грузов.

14. Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для владельца инфраструктуры и перевозчика основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов, утверждается МПС России.

15. Перевозчик по письменному обращению грузоотправителя, организации, осуществляющей перевалку груза, и по согласованию с владельцем инфраструктуры может вносить изменения в согласованные заявки на перевозку грузов в части, касающейся перераспределения грузов по станциям назначения, в том числе при перевозке грузов в прямом и непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также станциям отправления. Порядок внесения указанных изменений устанавливается перевозчиком. За внесение указанных изменений грузоотправитель, организация, осуществляющая перевалку груза, если иное не установлено соглашением сторон, уплачивает перевозчику сбор, предусмотренный в статье 11 Устава.

Перевозчик может по обращению грузоотправителя в письменном или электронном виде и по согласованию с владельцем инфраструктуры (в необходимых случаях) вносить изменения в отдельные параметры согласованной заявки на перевозку грузов.

16. Данные принятых заявок на перевозку грузов заносятся в учетную карточку, порядок ведения и оформления которой определяется правилами составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

17. В соответствии со статьей 11 Устава перевозчик имеет право заменять предусмотренный заявкой на перевозку грузов железнодорожный подвижной состав одного вида железнодорожным подвижным составом другого вида, если перевозки грузов железнодорожным подвижным составом другого вида предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и при этом не увеличивается стоимость перевозок грузов.

При перевозках в прямом и непрямом международном сообщении, где пунктом назначения являются порты, замена железнодорожного подвижного состава производится по согласованию с владельцем инфраструктуры.

В соответствии со статьей 11 Устава о замене предусмотренного заявкой на перевозку грузов железнодорожного подвижного состава одного вида железнодорожным подвижным составом другого вида перевозчик должен предупредить грузоотправителя не позднее чем за двенадцать часов до момента подачи вагонов под погрузку.

18. Прием заявок на перевозки грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, регулируется Уставом, правилами оказания услуг по перевозкам пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

19. Особенности представления и приема заявок на перевозки воинских грузов железнодорожным транспортом регулируются Уставом воинских железнодорожных перевозок, утверждаемым Правительством Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами.

НА КАЛИНИНГРАДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ОБЪЕМ ПОГРУЗКИ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 16%

За 8 месяцев 2003 года общая погрузка грузов на Калининградской железной дороге составила 1365 тыс. тонн, что на 16% больше аналогичного периода прошлого года. Увеличился пропуск поездов по погранпереходам: Нестеров – Кибартай с 12 пар поездов до 14-15 пар поездов в сутки, Советск – Пагегай с 1 до 3 пар поездов в сутки.

В 2002 году объем железнодорожных перевозок внешнеторговых грузов через порты Калининградской области возрос по сравнению с 2001 годом в 2 раза и составил 8,6 млн. тонн, в том числе 7,4 млн. тонн экспортных грузов.

Основной объем перевозки внешнеторговых грузов осуществляется через морские пограничные переходы по станциям Калининград, Балтийск и Балтийский лес. Калининградская железная дорога осуществляет тесное взаимодействие с портами, обслуживая два морских порта (торговый и рыбный), речной, шесть терминалов по перевалке нефтепродуктов и два терминала по перевалке зерновых грузов.

Как заявил президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев, железнодорожное ведомство делает все возможное для преодоления транспортных проблем области, в частности ведется строительство железнодорожных подходов к морским терминалам Балтийска. Согласно подписанному во время визита Геннадия Фадеева в Калининградскую область в июле текущего года протоколу, МПС России приняло на себя обязательство по ускоренной подготовке железнодорожной инфраструктуры на участках Калининград – Балтийск – 3-й бассейн. До конца года будет проведен капитально-восстановительный ремонт 3,2 км подъездных путей от станции Балтийск и уложено 250 метров пути на территории, отведенной морской администрацией порта под автомобильный грузопассажирский паромный терминал. На реализацию этой задачи МПС России выделило Калининградской железной дороге 20 миллионов рублей.

Кроме того, по словам главы ОАО «РЖД», сегодня отраслевыми железнодорожными научными институтами ведется разработка проектов строительства ряда объектов, необходимых для дальнейшего развития Калининградского морского узла. В частности, проектным институтом «Мосгипротранс» разрабатывается схема строительства нового железнодорожного подхода в район 4-го бассейна в обход города Балтийска.

В первых числах августа текущего года на Калининградской железной дороге введена в эксплуатацию электрическая централизация пограничной железнодорожной станции Черняховск, строительство которой предусмотрено постановлением Правительства РФ от 17.12.2001 года №866 «О Федеральной целевой программе развития Калининградской области на период до 2010 года». Станция Черняховск расположена на двухпутном участке основного направления Калининград – Черняховск – Кибартай с автономной тягой и двумя примыкающими однопутными направлениями Черняховск – Советск, Черняховск – Железнодорожный. В централизацию включено свыше 100 стрелок, что позволит значительно повысить пропускную способность участка, уровень безопасности движения поездов и состояние охраны труда работающих.

В период до 2005 года на станции предусматривается завершить строительство всего комплекса оснащения, позволяющего выполнять все операции по техническому и коммерческому осмотру, пограничному, таможенному и другим видам досмотра пассажирских и грузовых поездов, комплекс зданий и сооружений для обеспечения технического обслуживания подвижного состава в необходимом объеме. Финансирование строительства предусматривается из средств федерального бюджета, МПС и привлеченных средств.

В результате достигнутых договоренностей между Россией, странами Евросоюза и Литвой в отношении упрощенного железнодорожного транзита между Калининградской областью и остальной территорией РФ 1 июля 2003 года введен в действие Упрощенный проездной документ (УПД-ЖД). Оформление и продажа УПД-ЖД возможна в период от 45 суток до 28 часов на станции формирования поезда, а на промежуточной станции – от 3 суток до 28 часов до отправления поезда из пункта отправления поезда. Введение в действие данного документа позволило значительно упростить передвижение жителей Калининграда в Россию и обратно. Всего через территорию Литвы в Калининград транзитом следуют 8 пар поездов.

Калининградская железная дорога платит налоги в региональный и местный бюджеты Калининградской области в полном объеме. В 2002 году в консолидированный бюджет и дорожный фонд Калининградской области внесено 191,8 млн. рублей, уровень погашения текущих платежей составляет 120 млн. руб. Платежи Калининградской железной дороги составляют 4,2% налоговых доходов в консолидированный бюджет Калининградской области. За 5 месяцев 2003 года внесено 80,7 млн. текущих платежей и 7,9 млн. рублей по реструктуризации.

Калининградская железная дорога протяженностью 618 км расположена на территории Калининградской области. Дорога не имеет общих границ с Российской железными дорогами и по своей специфике является выгужочной. В силу своего анклавного расположения имеет связь с железными дорогами только через железные дороги Литвы, Латвии, Белоруссии и Польши. Перевозки осуществляются через сопредельные государства Литву по двум сухопутным переходам Нестеров-Кибартай и Советск-Пагегай, с Польшей – по трем пограничным переходам Мамонтово-Бранево, Багратионовск-Бартошице и Железнодорожный-Скандава.

ПРИКАЗ МПС РФ

от 18 июня 2003 г. № 28

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПРИЕМА ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В соответствии со **статьями 3 и 25** Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые **Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом**.
2. Признать утратившим силу **Приказ МПС России от 9 декабря 1999 г. № 42Ц «Об утверждении Правил приема грузов к перевозке на железнодорожном транспорте»** (зарегистрирован в Минюсте России 16 мая 2000 г. № 2224).
3. Настоящий Приказ вступает в силу с 30 июня 2003 г.

Министр
Г.М.ФАДЕЕВ

Утверждены
Приказом МПС России
от 18 июня 2003 г. № 28

ПРАВИЛА ПРИЕМА ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

1. Настоящие Правила разработаны в соответствии со **статьей 3** Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее – Устав) и регулируют порядок приема к перевозке грузов железнодорожным транспортом на местах общего и необщего пользования железнодорожных станций (далее – станции), открытых для грузовых операций. Перечень таких станций публикуется в тарифном руководстве.

Прием грузов, перевозимых для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, осуществляется в соответствии с **Правилами оказания услуг по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и настоящих Правил**.

Настоящие Правила применяются в отношении приема грузов к перевозке в международном сообщении, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации.

2. Перевозки грузов могут осуществляться повагонными, контейнерными, мелкими, групповыми и маршрутными отправлениями.

2.1. **Повагонной отправкой** считается предъявляемый к перевозке по одной транспортной железнодорожной накладной (далее – накладная) груз, для перевозки которого требуется предоставление отдельного вагона.

2.2. **Контейнерной отправкой** считается предъявляемый к перевозке по одной накладной груз, для транспортировки которого требуется предоставление отдельного контейнера.

2.3. **Мелкой отправкой** считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого не требуется предоставление отдельного вагона или контейнера.

2.4. **Групповой отправкой** считается предъявляемый к перевозке по одной накладной груз, для перевозки которого требуется предоставление более одного вагона, но менее маршрутной отправки.

2.5. **Маршрутной отправкой** считается предъявляемый к перевозке по одной накладной груз, для перевозки которого требуется предоставление вагонов в количестве, соответствующем нормам, установленным для маршрутов по массе или длине.

2.6. **Сборной повагонной отправкой** считается предъявляемый по одной накладной груз разных наименований и позиций номенклатуры грузов в адрес одного грузополучателя.

3. Основанием для выделения грузоотправителю (при перевозке грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении организации, осуществляющей перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный транспорт) вагона под перевозку груза является наличие заявки на перевозку груза, согласованной перевозчиком и владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура), а также согласие перевозчика (виза) в оригинале транспортной железнодорожной накладной (далее – накладная).

4. О времени подачи грузоотправителю вагонов, контейнеров под погрузку перевозчик уведомляет грузоотправителя не позднее чем за два часа до подачи с одновременной регистрацией такого уведомления в книге уведомлений о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, в том числе в порядке сдвоенных операций.

Порядок уведомления о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку (в том числе при погрузке средствами грузоотправителя на местах общего пользования) устанавливается по соглашению перевозчика с грузоотправителем.

Для обеспечения приема уведомлений грузоотправителем определяются ответственные по приему уведомлений лица, их фамилии и номера телефонов (факсов, телексов), которые в письменной форме, если иная форма не установлена соглашением сторон, сообщаются перевозчику.

В случае подачи перевозчиком вагонов без уведомления эти вагоны учитываются как поданные грузоотправителю, владельцу железнодорожного пути необщего пользования и время их нахождения на железнодорожном пути необщего пользования исчисляется по истечении двух часов после фактической подачи вагонов, если иное не установлено соглашением сторон.

При подаче вагонов позднее срока, указанного в уведомлении, но не более двух часов, время нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования исчисляется с момента фактической подачи. Если опоздание превышает два часа, то перевозчик обязан вновь уведомить грузоотправителя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о предстоящей подаче.

При подаче вагонов ранее срока, указанного в уведомлении, вагоны считаются поданными с момента, указанного в уведомлении.

5. В соответствии со **статьей 29** Устава погрузка грузов может быть временно прекращена либо ограничена. Грузоотправители в течение 12 часов после получения от перевозчика уведомления о приостановлении или прекращении погрузки обязаны приостановить или ограничить до установленных размеров погрузку груза.

6. В соответствии со **статьей 30** Устава при несвоевременном внесении грузоотправителем платы за перевозку груза и иных причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку груза подача вагонов, контейнеров не проводится, если иное не предусмотрено **Уставом** или соглашением сторон. Вагоны и контейнеры, задержанные в подаче под сдвоенные операции, находятся на ответственном простое грузоотправителя, владельца железнодорожных путей необщего пользования, о чем составляется акт общей формы, который подписывается представителями перевозчика и грузоотправителя, или владельцем железнодорожных путей необщего пользования или пользователем, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей.

6.1. Вагоны и контейнеры, задержанные в порядке сдвоенной операции по причинам, зависящим от грузоотправителя, владельца железнодорожных путей необщего пользования или пользователя, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов, находятся на ответственном простое указанных лиц.

Задержка вагонов, контейнеров оформляется актом общей формы в порядке, установленном **Правилами** составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

7. В соответствии со **статьей 20** Устава техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик. Перевозчик обязан подавать под погрузку исправные, внутри и снаружи очищенные от остатков ранее перевозимых грузов, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конк-

ретных грузов вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления, за исключением несъемных приспособлений для крепления.

Подготовка под погрузку, в том числе под налив, вагонов и контейнеров, принадлежащих перевозчику, проводится перевозчиком или грузоотправителями за счет перевозчика в соответствии с заключенными между ними договорами, а подготовка вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчику, в том числе специализированных вагонов, контейнеров, проводится грузоотправителями или при наличии возможности перевозчиком за счет грузоотправителей в соответствии с заключенными между ними договорами.

Перед наливом цистерн грузоотправители проверяют техническую исправность котлов, арматуры и универсальных сливных приборов цистерн.

Пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретного груза, отсутствие внутри вагонов, контейнеров постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, за исключением последствий атмосферных осадков в открытых вагонах, а также особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров, влияющие на состояние грузов при погрузке, выгрузке и перевозке) для перевозки указанного груза определяется в отношении:

- вагонов – грузоотправителями, если погрузка обеспечивается ими, или перевозчиком, если погрузка обеспечивается им;
- контейнеров – грузоотправителями.

Грузоотправители вправе отказаться от вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчику, непригодных для перевозки конкретного груза, и перевозчик обязан подать взамен указанных вагонов, контейнеров исправные, пригодные для перевозки такого груза вагоны, контейнеры. При этом вагоны, признанные непригодными, из числа поданных вагонов исключаются, плата за их пользование не взимается. Факт подачи непригодных вагонов, контейнеров удостоверяется актом общей формы, составляемым в соответствии с **Правилами** составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Перевозчик при подаче на железнодорожный путь необщего пользования груженых вагонов в порядке двояких операций определяет техническую пригодность таких вагонов под погрузку конкретного груза.

7.1. Пригодность вагонов под погрузку муки и зерновых грузов определяется с участием представителей Государственной хлебной инспекции при Правительстве Российской Федерации в случаях, если выдача сертификата качества производится указанной инспекцией.

Пригодность вагонов под погрузку других грузов в коммерческом отношении определяет грузоотправитель или перевозчик (в зависимости от того, кто производит погрузку).

Зерновые грузы и продукты их переработки должны предъявляться к перевозке грузоотправителем при наличии сертификата качества.

Зерновые грузы и продукты их переработки, поставляемые на экспорт, в районы Крайнего Севера и труднодоступные районы, города Москву, Санкт-Петербург, военным организациям и приравненным к ним категориям потребителей, для производства детского питания, при перемещении государственного резерва, а также поступающие по импорту, подвергаются государственному контролю с выдачей на них сертификатов качества Государственной хлебной инспекции при Правительстве Российской Федерации. При отсутствии указанных сертификатов зерно и продукты его переработки к перевозке по указанным направлениям не принимаются.

При перевозке зерновых грузов и продуктов их переработки, отправляемых на корм животным (фуражное зерно), грузоотправитель кроме указанных сертификатов дополнительно прикладывает ветеринарное свидетельство, выданное органами Государственного ветеринарного надзора.

Грузы, подконтрольные Государственной инспекции по карантину растений Российской Федерации, перевозятся в соответствии с **Правилами** перевозок железнодорожным транспортом подкарантинных грузов.

7.2. После окончания погрузки грузоотправитель или перевозчик (в зависимости от того, кто обеспечивал погрузку) обязан очистить от остатков скопления грузов кузов вагона и контейнера, ходовые части вагонов и межвагонные соединения.

8. В соответствии со **статьей 21** Устава погрузка грузов в вагоны в местах общего и необщего пользования обеспечивается грузоотправителем.

Погрузка порожних или груженых контейнеров в вагоны в местах общего пользования обеспечивается перевозчиками за счет грузоотправителей с ее оплатой по соглашению сторон, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Перевозчики, владельцы инфраструктур, иные юридические лица и индивидуальные предприниматели при наличии соответствующих погрузочно-разгрузочных машин и приспособлений могут принимать на себя по договору с грузоотправителями выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Погрузка грузов в контейнеры в местах общего и необщего пользования обеспечивается грузоотправителями.

9. В соответствии со **статьей 18** Устава грузоотправители обязаны подготавливать грузы по установленным стандартам, техническим условиям на продукцию, ее тару и упаковку и иным актам таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, вагонов, контейнеров, пожарную безопасность и экологическую безопасность.

В целях предохранения от повреждения, порчи, утраты перевозимых грузов, а также предотвращения загрязнения и засорения подвижного состава, железнодорожного полотна и окружающей среды грузы должны предъявляться к перевозке в упакованном виде с применением транспортной тары, соответствующей стандартам и техническим условиям.

Требования к таре и упаковке грузов, качеству перевозимой продукции должны предусматриваться соответствующими стандартами, техническими условиями, утвержденными в установленном порядке по согласованию с МПС России и иными заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Грузы, на тару и упаковку которых стандарты и технические условия не установлены, предъявляются к перевозке при условии обеспечения их полной сохранности при перевозке, соответствующей условиям контрактов, договоров на поставку и требованиям настоящих Правил.

Перевозчик и владелец инфраструктуры вправе провести проверку соответствия тары и упаковки грузов, грузобагажа, качества перевозимой продукции указанным стандартам, техническим условиям и иным актам.

При перевозке опасных грузов грузоотправитель обязан наносить на тару, вагоны, контейнеры знаки, коды опасности, предусмотренные Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Порядок нанесения указанных знаков, кодов устанавливается МПС России и публикуется в сборнике Правил перевозок железнодорожным транспортом.

10. Предъявляемые к перевозке грузоотправителем тарные и стучные грузы должны иметь транспортную маркировку, применяемую при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Содержание транспортной маркировки, место и способ ее нанесения, порядок расположения, размеры маркировочных ярлыков и надписей должны соответствовать стандартам по маркировке грузов. Транспортная маркировка состоит из основных, дополнительных, информационных надписей и манипуляционных знаков.

10.1. Основные надписи на грузовых местах должны содержать:

- полное или сокращенное наименование грузополучателя; полное наименование станции назначения;

- число грузовых мест в отправке и порядковый номер места внутри отправки (указывается дробью: в числителе – порядковый номер места в отправке, в знаменателе – число мест в отправке).

Число грузовых мест и порядковый номер места должны указываться в тех случаях, когда в однотипной таре перевозятся разнородные или разносортовые грузы (например, разные сорта хлопка в кипах), или однородные грузы в разнотипной таре, или когда недопустимо смешение сортов в отправке однородных грузов, или когда перевозят комплекты оборудования, а также при перевозке с перегрузкой в пути следования или перевозке грузов в одном вагоне мелкими отправками.

10.2. Дополнительные надписи на грузовых местах должны содержать:

- наименование пункта отправления с указанием станции отправления и перевозчика;

- железнодорожную маркировку, наносимую на каждое грузовое место при перевозке грузов мелкими отправками, в виде дроби: числитель – марка перевозчика и через тире – число мест в отправке, знаменатель – код станции отправления согласно тарифному руководству. Железнодорожная маркировка наносится грузоотправителем до предъявления грузов к перевозке в местах общего пользования.

10.3. Информационные надписи должны содержать:

- массу брутто и массу нетто грузового места в килограммах. Допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках. Эти сведения могут не наноситься, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию;

• габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина, высота либо диаметр и высота). Такие размеры не указывают, если ни один из габаритных размеров не превышает 1 м при перевозке груза в открытом подвижном составе и 1,2 м – в крытом вагоне.

10.4. Под манипуляционными знаками понимаются изображения, указывающие на способы обращения с грузом. Необходимость нанесения и виды применяемых манипуляционных знаков определяются стандартами или техническими условиями на продукцию.

Допускается применять предупредительные надписи, если невозможно выразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом.

10.5. Транспортная маркировка должна быть нанесена на каждое грузовое место. Допускается наносить основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и массы нетто) не на всех грузовых местах, но не менее чем на четырех, при перевозке однородных грузов в прямом железнодорожном сообщении повагонными отправками. В этом случае замаркированные грузовые места размещают:

- в крытых вагонах – по два места у каждой двери маркировкой наружу;
- в открытом подвижном составе – в верхнем ярусе погрузки по два места у каждого продольного борта вагона маркировкой вверх.

Нанесение основных, дополнительных и информационных надписей (кроме массы брутто и массы нетто) на грузы, перевозимые в универсальных контейнерах, необязательно.

Особенности нанесения надписей на сформированные из грузов транспортные пакеты приведены в Правилах перевозок железнодорожным транспортом грузов в транспортных пакетах.

11. Погрузка, размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны обеспечивать безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, возможность механизации погрузочно-разгрузочных работ, сохранность грузов, вагонов, контейнеров.

Подготовка вагонов, контейнеров при погрузке грузов производится с соблюдением условий, изложенных в Правилах перевозок железнодорожным транспортом опасных грузов, утвержденных в установленном порядке.

Грузы, на упаковке которых имеются манипуляционные знаки и предупредительные надписи, должны грузиться в вагоны и контейнеры с соблюдением требований этих знаков, надписей.

Размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах производится в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах. Правилами перевозок грузов в специализированных контейнерах на железнодорожном транспорте, Правилами перевозок грузов в универсальных контейнерах на железнодорожном транспорте, а также требованиями настоящих Правил.

Необходимые для погрузки, крепления и перевозки грузов оборудование, материалы, средства пакетирования и иные приспособления, в том числе решетки для животных, вагонные печи, предоставляются грузоотправителями. Установка таких приспособлений при погрузке обеспечивается грузоотправителями или перевозчиками в зависимости от того, кем осуществляется погрузка.

Погрузка в один вагон грузов различных наименований допускается при условии соблюдения требований соответствующих Правил перевозок грузов.

Запрещается погрузка в один вагон, контейнер грузов, которые по своим свойствам могут повредить или испортить другие грузы.

Грузы должны загружаться в вагоны, контейнеры с учетом технических норм погрузки, установленных МПС России, но не выше грузоподъемности согласно трафарету на вагоне, контейнере.

Грузы, на которые технические нормы погрузки не установлены, загружаются до полной вместимости вагонов, контейнеров, но не выше грузоподъемности согласно трафарету на вагоне или не выше разности между максимальной массой брутто и массой тары согласно трафарету на контейнере.

12. Перевозки лесных грузов, дров и пиломатериалов осуществляются в пакетах, штабелях и обрешетках, позволяющих максимально механизировать погрузочно-разгрузочные работы.

Прием к перевозке лесных грузов, дров, пиломатериалов в обрешетках, пакетах, штабелях производится с указанием в накладной наряду с массой груза количества обрешеток, пакетов, штабелей.

При приеме к перевозке лесных грузов, пиломатериалов и размещении их в полувагонах с использованием верхней суженой части габари-

та погрузки (с «шапкой») грузоотправитель обязан в накладной под наименованием груза указать количество штабелей в «шапке».

13. При предъявлении грузов для перевозки грузоотправитель указывает в накладной их массу и предельную погрешность ее измерения, а при предъявлении тарных и штучных грузов также и грузовых мест. Значение предельной погрешности указывается в графе «Способ определения массы». Предельная погрешность измерений при определении массы груза посредством замера, по трафарету и стандарту не указывается.

Не допускается определение массы груза посредством обмера грузов или расчетным путем, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение допустимой грузоподъемности вагонов и разницу между максимальной массой брутто и массой тары контейнера.

Общая масса груза в вагоне, контейнере, предъявляемого к перевозке по одной накладной, определяется путем взвешивания либо суммирования массы, указанной на каждом грузовом месте согласно трафарету, по стандартной массе, а также расчетным путем и посредством обмера. Суммарная масса груза нетто при способе по «стандарту» определяется путем умножения количества мест на массу брутто одного грузового места.

Определение массы груза согласно трафарету, в соответствии со стандартом, расчетным путем, по обмеру производится грузоотправителем.

В соответствии со статьей 26 Устава определение массы грузов, погрузка которых до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение их допустимой грузоподъемности, осуществляется только посредством взвешивания. При этом определение массы грузов, перевозимых навалом и насыпью, осуществляется посредством взвешивания на вагонных весах.

Взвешивание грузов обеспечивается:

- перевозчиками при обеспечении ими погрузки и выгрузки в местах общего пользования;
- грузоотправителями при обеспечении ими погрузки в местах общего и необщего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования. Осуществляемое перевозчиком взвешивание грузов оплачивается грузоотправителем в соответствии с договором.

Масса грузов, перевозимых в контейнерах, во всех случаях определяется грузоотправителем.

14. Определение массы грузов, перевозимых наливом в цистернах, производится путем взвешивания, динамическим измерением (преобразователи массового и объемного расхода, поточные преобразователи плотности) или расчетным путем замера высоты налива и объема налитого груза отправителем на основе применения таблиц калибровки железнодорожных цистерн. Грузоотправитель обязан также указать в накладной под наименованием груза высоту налива, температуру груза в цистерне и плотность продукта.

Динамические при этом системы определения массы на основе преобразователей массового и объемного расхода, поточных преобразователей плотности должны оснащаться приборами (устройствами) контроля за наличием остатков грузов в цистернах и определения их массы.

15. Средства измерений массы подлежат обязательной поверке и клеймению в порядке, установленном Госстандартом России.

16. Взвешивание грузов на вагонных весах производится с остановкой и расцепкой вагонов или с остановкой без расцепки вагонов. Взвешивание во время движения вагонов разрешается только на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания. Взвешивание в движении цистерн с жидкими грузами допускается только при условии одновременного нахождения всех колес цистерны на грузоприемном устройстве, т.е. повагонно.

С остановкой и расцепкой вагонов взвешиваются перевозимые насыпью зерновые, хлебные грузы, семена бобовых культур, комбикорма, отруби, перевозимые навалом картофель, овощи, бахчевые культуры, непакетированные металлы цветные и лом цветных металлов, пищевые грузы и грузы, перевозимые наливом (кроме спирта, вина, виноматериалов).

Взвешивание на вагонных весах других грузов производится с остановкой вагонов без их расцепки или во время движения вагонов на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания.

Масса мяса, мясопродуктов, других скоропортящихся грузов, озимых навалом в рефрижераторных вагонах определяется грузоотправителем на товарных весах.

17. Масса тары вагона, контейнера принимается согласно трафарету на вагоне, контейнере. При наличии вагонных весов у грузоотправителя допускается определение массы тары вагона посредством взвешивания.

вания с указанием в накладной в графе «Тара пров.» фактической массы тары вагона.

18. Масса съемного оборудования, реквизитов крепления, а также материалов для утепления вагона, которые при выдаче груза на станции назначения снимаются с вагона и выдаются грузополучателю вместе с грузом, входит в массу груза и указывается в накладной в порядке, установленном **Правилами** заполнения перевозочных документов при перевозках грузов железнодорожным транспортом. Масса съемного и несъемного оборудования, а также материалов для утепления вагона, которые не выдаются грузополучателю на станции назначения, включается в массу тары вагона, при этом в накладной под словами «Тара вагона» записывается «суммарная», а в графе «Тара вагона» указывается:

- для специализированных вагонов – масса тары вагона по трафарету на вагоне или определенная взвешиванием;
- для универсальных вагонов – сумма массы тары вагона по трафарету на вагоне или определенная взвешиванием, а также масса съемного и несъемного оборудования и материалов для утепления вагона, указанная в накладной под наименованием груза.

19. Способ определения массы груза выбирается перевозчиком или грузоотправителем в зависимости от того, кем из них производится погрузка груза в вагон, контейнер.

20. До предъявления к перевозке груза, находящегося под таможенным контролем, грузоотправитель заблаговременно, до дня планируемой погрузки груза представляет в таможенный орган заполненную надлежащим образом накладную. В подтверждение возможности погрузки такого груза таможенным органом проставляются в накладной штамп «Погрузка разрешена», заверенный личной номерной печатью и подписью должностного лица указанного органа. Штамп проставляется в графе «Отметки таможи», а при перевозках грузов на экспорт не в прямом международном сообщении, оформленных на бланках перевозочных документов внутреннего сообщения, в графе в накладной «Наименование груза» – под наименованием груза.

После погрузки груза в вагон или контейнер грузоотправитель завершает таможенное оформление перевозки. Разрешение таможенного органа на отправление груза удостоверяется в накладной и дорожной ведомости штампом «Выпуск разрешен», заверенным номерной печатью и подписью должностного лица указанного органа. Штамп проставляется в графе «Отметки таможи», а при перевозках грузов на экспорт не в прямом международном сообщении, оформленных на бланках перевозочных документов внутреннего сообщения, в графе в накладной «Наименование груза» – под наименованием груза.

Перевозчик сверяет штампы и печати, проставленные таможенным органом в перевозочных документах при производстве таможенного оформления грузов, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации железнодорожным транспортом, с образцами, представленными ранее перевозчику таможенным органом, и в случае их несоответствия задерживает оформление приема груза к перевозке или задерживает отправление груза и уведомляет таможенный орган и грузоотправителя об обнаруженном несоответствии и принятых мерах.

21. В соответствии со **статьей 28** Устава загруженные вагоны, контейнеры должны быть опломбированы запорно-пломбировочными устройствами (далее – ЗПУ) перевозчиками и за их счет, если погрузка обеспечивается перевозчиками, или грузоотправителями и за их счет, если погрузка обеспечивается грузоотправителями.

Пломбирование вагонов и контейнеров осуществляется в соответствии с **Правилами** пломбирования вагонов, контейнеров на железнодорожном транспорте.

Пломбирование вагонов и контейнеров с грузами, находящихся под таможенным контролем, производится после завершения таможенного оформления.

22. Расходы перевозчика на предоставление запорно-пломбировочных устройств таможенным органам или другим организациям государственного контроля возмещаются за счет грузоотправителей или грузополучателей.

23. Прием грузов к перевозке осуществляется перевозчиком с учетом соблюдения требований к подвижному составу в коммерческом отношении следующим порядком:

23.1. Прием к перевозке грузов в подвижном составе крытого типа, опломбированным с наложением ЗПУ, или вагонов с наложением закрыток установленного типа, в случаях, предусмотренных **Правилами** перевозки грузов, производится перевозчиком без проверки грузов в вагонах путем проведения визуального осмотра коммерческого состояния вагонов (исправность ЗПУ, закрыток, люков, шелевок, обивки и т.п.).

23.2. Прием к перевозке грузов в вагонах открытого типа (за исключением контейнеров) производится перевозчиком путем проведения визуального осмотра груза в вагоне на наличие признаков утраты, недостачи или повреждения грузов, а также соблюдения требований **Технических условий** размещения и крепления грузов.

23.3. Прием к перевозке грузов, погруженных в крупнотоннажные контейнеры на железнодорожных путях необщего пользования на станциях, если перевозчиком согласована погрузка этих контейнеров на вагоны дверями наружу, осуществляется в порядке аналогично **пункту 23.1.**

23.4. Прием к перевозке грузов, погруженных в контейнеры на железнодорожных путях необщего пользования и в местах необщего пользования на станциях, производится перевозчиком путем проведения визуального осмотра контейнеров, погруженных в вагоны, на наличие признаков коммерческой и технической неисправности контейнеров. При этом контейнеры должны быть погружены грузоотправителем в вагоны дверями вовнутрь (в свернутом состоянии) без доступа к ЗПУ и наличие ЗПУ на контейнере перевозчиком не проверяется.

23.5. Прием к перевозке грузов, погруженных в контейнеры на местах общего пользования, аналогичен порядку **пункта 23.1.**

24. Оригинал накладной и выданная на основании ее перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждает заключение договора перевозки. Заключение договора перевозки не освобождает грузоотправителя от обязанности охраны грузов в вагонах, в том числе загруженных контейнерами (далее – вагоны с грузами) до момента фактической передачи вагонов с грузами перевозчику по памятке приемосдатчика.

В случае, если в момент фактической передачи вагонов с грузами перевозчиком будут обнаружены обстоятельства, свидетельствующие о коммерческой неисправности вагонов или повреждении груза (например, отсутствие ЗПУ, неисправные ЗПУ, открытые люки, повреждение обивки вагонов и контейнеров с доступом к грузу и т.п.), вагоны с грузами к отправлению не принимаются, памятка приемосдатчика перевозчиком не подписывается и вагоны с грузами находятся на ответственном простое грузоотправителя.

Грузоотправитель обязан устранить выявленные перевозчиком неисправности и вновь предъявить вагоны с грузами перевозчику.

Факт задержки вагонов с грузами к отправлению оформляется перевозчиком актом общей формы в порядке, предусмотренном **Правилами** составления актов при перевозках грузов на железнодорожном транспорте. В этом случае срок доставки грузов увеличивается на срок задержки вагонов к отправлению по вине грузоотправителя, о чем в накладной в графе «Отметки перевозчика» и дорожной ведомости в верхней лицевой части перевозчиком делается отметка «Срок доставки увеличен на ... суток по вине грузоотправителя по акту общей формы №. ... от ...». Один экземпляр акта общей формы прикладывается к накладной.

25. В зависимости от условий приема грузов к перевозке фактическим подтверждением передачи вагонов с грузами от грузоотправителя перевозчику является:

25.1. При погрузке вагонов, в том числе загруженных сейнерами, на железнодорожных путях необщего пользования при обслуживании их локомотивом перевозчика – подпись грузоотправителя и перевозчика в памятке приемосдатчика в графе «Вагон сдал», «Вагон принял» у места погрузки в момент уборки вагона. Памятка приемосдатчика составляется в двух экземплярах. Форма памятки приемосдатчика и порядок ее ведения устанавливаются МПС России.

25.2. При погрузке вагонов, в том числе загруженных контейнерами, на железнодорожных путях необщего пользования при обслуживании их локомотивом, не принадлежащим перевозчику, – подпись владельца железнодорожных путей необщего пользования или пользователя, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов и перевозчик в памятке приемосдатчика в графе «Вагон сдал», «Вагон принял». В путях установленными договорами в момент уборки вагонов. Владелец железнодорожных путей необщего пользования или пользователь, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов, выступает в отношениях с перевозчиком на основании доверенности грузоотправителя, которая представляется перевозчику.

25.3. При погрузке грузов в вагоны в местах общего пользования и местах необщего пользования, расположенных на территории железно-

КОМПЛЕКСНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОГРАММЕ «ЮГ РОССИИ»

Министерство путей сообщения Российской Федерации в рамках развития международных транспортных коридоров проводит крупномасштабную реконструкцию железнодорожных транспортных узлов, обеспечивающих подходы к морским портам страны. Модернизация железнодорожных магистралей на Кавказском направлении позволит увеличить объем перевозки транзитных грузов до 130 млн. тонн в год, в том числе через морские порты Азово-Черноморского бассейна – до 110-115 миллионов тонн. Развитие железнодорожной инфраструктуры на направлениях Москва – Новороссийск и Москва – Астрахань.

В рамках реализации федеральной целевой программы «Юг России», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации 8 августа 2001 года №581, Министерство путей сообщения России проводит комплексные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры на маршруте Москва – Кочетовка – Лиски – Лихая – Ростов-на-Дону – Новороссийск (с ответвлением Кочетовка – Саратов – Волгоград – Астрахань – Самур).

МПС России планирует до 2005 года значительно увеличить пропускные и провозные возможности железнодорожной магистрали. Для решения данной задачи предполагается:

- удлинить приемоотправочные пути станций,
- продолжить обустройство пограничных станций Успенская и Гуково (Ростовская область),
- реконструировать двухпутный разводной мост через реку Дон в Ростове-на-Дону,
- создать автоматизированный региональный диспетчерский центр управления Северо-Кавказской железной дорогой,
- продолжить развитие магистральной оптово-волоконной линии связи,
- модернизировать технологические сети связи и радио и др.

до 2010 года на этом направлении планируется построить 3-й главный путь и увеличить скорость пассажирских поездов до 140 км/час. (В настоящее время максимальная скорость пассажирских поездов на этом направлении на отдельных участках не превышает 120 км/час).

В целом для реализации железнодорожных инвестиционных проектов на период 2002 – 2006 гг. федеральной целевой программой «Юг России» предусмотрены капитальные вложения за счет собственных средств МПС России, федерального бюджета и бюджетов субъектов Федерации в сумме 3530,1 миллиона рублей.

«Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)» предусматривается дальнейшее переключение национальной грузовой базы из портов сопредельных стран на российские порты, расширение экспортных возможностей и развитие транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг». Это повысит экспортный потенциал страны и привлечет дополнительный грузопоток на сеть российских железных дорог. Развитие железнодорожной инфраструктуры международных транспортных коридоров на территории России способствует созданию новых или повышению конкурентоспособности существующих отечественных предприятий», – отметили министр путей сообщения России Геннадий Фадеев.

По прогнозам транспортных научно-исследовательских институтов страны, объемы транзитных перевозок по транспортным магистралям юга России до 2006 года увеличатся в 1,6-1,7 раза в сравнении с 2000 годом и могут составить 125-130 млн. тонн грузов. В том числе через порты Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов – 110-115 млн. тонн, из них около 80 млн. тонн нефти и нефтепродуктов и 30-35 млн. тонн сухих грузов.

Министерство путей сообщения Российской Федерации проводит крупномасштабную реконструкцию Новороссийского и Туапсинского железнодорожных транспортных узлов.

Для усиления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Новороссийск, Туапсе, Ейск проводится реконструкция станций Крымская, Разъезд-9 км. и строительство обхода Краснодарского узла.

Развитие железнодорожных подходов к порту Новороссийск.

Для обеспечения бесперебойной работы Новороссийского транспортного узла в текущем году:

- выполняются работы по реконструкции парков «Ранжирный» и «Нижний»,
- строится второй соединительный железнодорожный путь между парками «Портовый» и «Центральный»,
- ведется реконструкция парков «Восточный» и «А»,
- строятся третий и четвертый дополнительные пучки железнодорожных путей сортировочного парка,
- значительная часть пассажирских поездов перенаправлена на станцию Анапа,
- проведена реконструкция путевого хозяйства для усовершенствования перегрузочного процесса и работы с терминалами порта.

Общий грузооборот железнодорожников через Новороссийский порт за 6 месяцев текущего года составил уже 107,3% к аналогичному периоду прошлого года.

Общий объем финансовых ресурсов, выделяемых на развитие железнодорожной станции Новороссийск в период с 2003 по 2005 год, составит 1012,6 млн. рублей.

Развитие железнодорожных подходов к порту Туапсе.

В 2003 году предусмотрено выделение 190 млн. рублей на реконструкцию и обновление железнодорожной станции Туапсе, из которых уже освоено 53,2 млн. рублей. В настоящее время ведутся работы по:

- третьему этапу строительства в северной и южной горловине парка «Б»,
 - четвертому этапу строительства в северной горловине парка «А» и выходу на широкий пирс.
- Закончены работы по устройству административно-бытового корпуса и по монтажу контактной сети в нечетной горловине парка «А».

Развитие информационных технологий.

В рамках создания единого технологического цикла, включающего работу припортовой станции, порта, в рамках создания единого технологического цикла, включающего работу припортовой станции, порта, взаимодействия автоматизированных систем управления двух транспортных отраслей 20 августа на станции Новороссийск прошла презентация автоматизированной системы «Грузовой экспресс» для управления подачей вагонов и регулированием погрузки в адрес порта. В условиях устойчивого роста объемов перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов внедрение системы «Грузовой экспресс» позволит оптимизировать взаимодействие железнодорожного и морского транспортов.

В первом полугодии 2002 года на сети железных дорог наличие поездов с экспортно-импортными грузами, простаивающих в ожидании перегрузки в порт, превышало 200 поездов, сегодня их число составляет не более 10 составов. Введение системы «Грузовой экспресс» позволит обеспечить строгое соблюдение плановой дисциплины по погрузке грузов в адрес российских портов, контроль за продвижением и равномерным подводом грузов к предпортовым станциям и своевременному введению конвенционных запретов.

станций, силами и средствами грузоотправителей – подписи грузоотправителя и перевозчика в памятке приемосдатчика в графе «Вагон сдан», «Вагон принял» в момент фактического приема у места погрузки.

25.4. При погрузке грузов в вагоны в местах общего пользования силами и средствами перевозчика – подписи грузоотправителя и перевозчика в приемо-сдаточном акте на каждый контейнер и мелкую отправку. Приемо-сдаточный акт составляется в двух экземплярах. Форма приемо-сдаточного акта и порядок его ведения устанавливаются МПС России.

26. При передаче вагонов, загруженных контейнерами, номера контейнеров указываются в памятке приемосдатчика в графе «Примечание» напротив номера вагона, в который они загружены.

27. Прием к перевозке грузов в адрес грузоотправителей, имеющих железнодорожные пути необщего пользования, расположенные в районе деятельности железнодорожной линии узкой колеи, осуществляется назначением на станцию примыкания к указанной линии, перечень которых опубликован в тарифном руководстве.

К перевозке со станций железнодорожных линий широкой колеи до станций железнодорожной линии узкой колеи и в обратном направлении по перевозочным документам, составленным на весь путь следования, принимаются только тарно-штучные грузы (кроме тяжеловесных, опасных грузов) в крытых вагонах. Для перевозки с участием железнодорожных линий колеи разной ширины грузов в бумажной таре, упаковке грузоотправитель обязан наряду с грузом погрузить в вагон порожние мешки (коробки) в количестве не менее 6 процентов от количества мест, погруженных в вагон.

Перегрузка грузов из вагонов колеи одной ширины в вагоны колеи другой ширины, следующих по документам, составленным на весь путь следования, производится перевозчиком.

Перегрузка грузов, следующих по документам, составленным до станции перегрузки, производится грузополучателем (грузоотправителем). Перевозчики по договорам с грузополучателями (грузоотправителями) могут производить перегрузку этих грузов за счет грузополучателя (грузоотправителя).

Тарные штучные грузы, прибывшие на станцию перегрузки в исправной упаковке, перегружаются из вагона колеи одной ширины в вагон колеи другой ширины с проверкой количества мест. Проверка массы и состояние груза производятся только в поврежденных местах.

28. Прием груза к перевозке с использованием электронной накладной производится при наличии и в порядке, установленном в договоре об электронном обмене данными или в договоре об обмене электронными документами между перевозчиком и грузополучателем.

29. Перечень уполномоченных лиц перевозчика, в обязанности которых входит прием к перевозке и оформление документов на станции отправления, устанавливается перевозчиком.

30. Особенности приема к перевозке отдельных видов грузов регулируются соответствующими Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

РОССИЯ ОТКРЫЛА ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ НА КАСПИИ

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

«Этот проект является одним из важнейших для РФ», – отметил вице-премьер РФ Владимир Яковлев, выступая на церемонии открытия «Каспийского контейнерного терминала» в порте Оля (Астраханская область). По его словам, «скоро Оля из поселка должна превратиться в развитый портовый город».



Министр транспорта РФ Сергей Франк отметил, что «открытие контейнерного терминала значительно улучшает торговые позиции России на Каспии и сейчас необходимо развивать отношения с терминалами Казахстана и Ирана с перспективой выхода в Персидский залив».

В связи с этим президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев подчеркнул, что в настоящее время «грузы в Иран и Персидский залив идут мимо России через Суэцкий канал, что в два раза дольше». «Мы взяли за бесприоритетную работу по созданию международного коридора «Север-Юг», – заявил Г. Фадеев.

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

БЕЛОРУССИЯ И КАЗАХСТАН ПРИСОЕДИНЯТСЯ К ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ «СЕВЕР-ЮГ»

На 3-й евроазиатской международной конференции по транспорту в Санкт-Петербурге объявлено о присоединении Белоруссии и Казахстана к международному автотранспортному коридору «Север-Юг», сообщил журналистам министр транспорта РФ Сергей Франк.

Третья евроазиатская международная конференция по транспорту прошла в Санкт-Петербурге 10-12 сентября 2003 года.

По словам министра, на конференции подписан протокол о продлении европейского транспортного коридора № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва – ИФ) до Екатеринбурга. Кроме того, на конференции подписано российско-польское соглашение о развитии автомобильного сообщения в Калининградской области, сказал министр.

В рамках евроазиатской конференции также прошло второе совещание министров транспорта государств – членов Шанхайской организации сотрудничества, в ходе которого обсуждалось согласованное развитие азиатских и российских автодорог.

РОСТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ СЕВЕР-ЮГ СОСТАВИТ 55%

Перевозки экспортно-импортных грузов по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг» составят в 2003 году до 8,5 млн. тонн и возрастут по сравнению с прошлым годом на 50-55%.

Как сообщили в Государственной службе морского флота России Минтранса, в последние 2 года активно развивается транспортный коридор «Север-Юг», который проходит от северо-западных границ России до портов и пограничных переходов в зоне Каспийского моря и далее через прикаспийские страны в зону Персидского залива и Аравийского моря. Транспортный коридор «Север-Юг» представляет более выгодную для грузоотправителей альтернативу маршруту перевозки грузов через Суэцкий канал с сокращением стоимости и времени доставки грузов, отметили в министерстве.

В настоящее время для перевозок по коридору «Север-Юг» используется транскаспийский морской маршрут с перевалкой грузов в Астрахани и Махачкале. Порт Астрахань обеспечивает перевалку грузов с железнодорожного транспорта в объеме свыше 2 млн. тонн в год.

Закончено технико-экономическое обоснование строительства подъездного пути (50 км) к новому порту Оля на Каспии, который должен стать основным узлом МТК «Север-Юг». Общая мощность порта рассчитана на переработку 8 млн. тонн грузов в год. Стоимость проекта составляет 3 млрд. рублей.

Как сообщили в Росморфлоте, финансирование работ намечается за счет средств Минтранса, МПС РФ, регионального бюджета, а также средств судоходных и операторских компаний, обеспечивающих грузоперевозки по МТК.



«БАЛТИКА» ВВЕЛА В СТРОЙ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ СКЛАДСКОЙ ТЕРМИНАЛ

АО «Пивоваренная компания «Балтика» (Санкт-Петербург) в начале сентября ввела в строй в Нижнем Новгороде складской терминал стоимостью \$3,8 млн.

Как сообщили в пресс-службе компании, строительство склада осуществлялось на участке площадью 2,75 га в Сорновском районе города, площадь склада составляет 4,6 тыс. кв. м. Склад рассчитан на единовременное хранение 160 тыс. дал пива. Железнодорожная рампа терминала рассчитана на обслуживание 6 вагонов, при этом ежемесячно сыпучее подразделение компании способно принимать около 100 вагонов.

Строительство терминала началось в феврале 2003 года и закончилось в августе.

Как сообщалось ранее, «Балтика» строит складские терминалы в РФ в рамках программы по снижению себестоимости продукции за счет развития системы ее транспортировки и хранения. «Балтика» планирует открыть подобные терминалы при всех 31 сбытовых подразделениях компании.

«ЛУКОЙЛ» ВВЕЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ ЭКСПОРТНЫЙ НЕФТЕТЕРМИНАЛ В АСТРАХАНИ

Нефтяная компания «ЛУКОЙЛ» в начале октября ввела в эксплуатацию первую очередь экспортного нефтетерминала в пос. Ильинка в Астраханской области мощностью 2 млн. тонн в год.



Об этом в Астрахани сообщил журналистам заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукт», директор астраханского филиала Александр Панфилов.

По его словам, экспорт нефти и нефтепродуктов с нефтебазы в Ильинке станет возможен благодаря завершению строительства двусторонней железнодорожной эстакады для слива и налива нефти и светлых нефтепродуктов. Нефть будет поступать на терминал по железной дороге с последующей отгрузкой на водный транспорт и транспортировкой по Каспийскому морю.

А. Панфилов также добавил, что в случае необходимости комплекс сможет обеспечивать работу по импорту продукции. «На сегодняшний день уже есть предварительные заявки потребителей, например, из Туркмении, по импорту», — уточнил он.

Стоимость строительства железнодорожной эстакады, которое осуществлялось два года, составила 420 млн. рублей. В настоящее время осуществляется реконструкция части резервуарного парка нефтебазы стоимостью 70-80 млн. рублей. Суммарный объем резервуарного парка в

Ильинке составляет 400 тыс. тонн, в том числе под нефть — 40 тыс. тонн. В дальнейшем планируется строительство нового резервуарного парка для хранения нефти объемом 60 тыс. тонн. ТЭО проекта также предусматривает строительство железнодорожной эстакады для перевалки темных нефтепродуктов.

Соглашение о строительстве подъездного железнодорожного пути и обустройстве на «Нефтебазе 3» (принадлежит ОАО «ЛУКОЙЛ-Астраханьнефтепродукт», п. Ильинка Астраханской области) Астраханского нефтеналивного комплекса «ЛУКОЙЛ», МПС РФ, руководство Приволжской железной дороги и администрация Астраханской области подписали в марте 2001 года.

Строительство и обустройство нефтеналивного комплекса планируется завершить в 2005 году. Согласно проекту, на «Нефтебазе 3» будут построены две нефтеналивные эстакады, насосная станция и котельная.

В настоящее время экспорт нефти и нефтепродуктов из Астраханской области «ЛУКОЙЛ» осуществляет через нефтеперевалочный комплекс в Трусово, который включает две железнодорожные эстакады, способные обслуживать суммарно 80 вагонов, и резервуарный парк объемом 800 тыс. тонн нефтеналивных грузов, в том числе 60 тыс. тонн под хранение нефти. В дальнейшем при необходимости мощности под хранение нефти могут быть увеличены до 90 тыс. тонн. Мощность нефтебазы по

перевалке составляет 2 млн. тонн в год. Объем перевалки по нефти — 70 тыс. тонн в месяц.

Комплекс в Трусово обеспечивает перевалку и хранение бензинов, мазута, моторных масел, фасованных масел и дизельного топлива. Нефтепродуктами с нефтебазы в Трусово обеспечиваются потребности Астрахани и близлежащих районов; комплекс осуществляет бункеровку судов; по соглашению с Национальной иранской нефтяной компанией экспортируется нефть «ЛУКОЙЛа» в Иран; оказываются услуги по транзиту нефтепродуктов из Туркмении. Астраханский филиал «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукта» помимо нефти и нефтепродуктов «ЛУКОЙЛа» осуществляют большой перевал нефтепродуктов для «Газпрома». Нефть «ЛУКОЙЛа» поступает на нефтебазу из Волгоградской, Нижегородской и Астраханской областей, нефтепродукты — с Волгоградского и Нижегородского НПЗ.



«СГ-ТРАНС» ОТПРАВИЛ ПЕРВЫЙ СОСТАВ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ ЦИСТЕРН

ФГУП «СГ-Транс», специализирующееся на перевозке сжиженных газов в России и за рубежом, отправило первый состав большегрузных цистерн, говорится в пресс-релизе компании.

Состав отправлен в направлении дочернего предприятия АК «СИБУР» — «Уралоргсинтез» в Пермской области по маршруту Пить-Ях — Чайковский.

Преимуществами большегрузных систем являются высвобождение подвижного состава при идентичных объемах перевозки, возможность его использования на других направлениях.

Таким образом, эксплуатация таких систем позволяет сократить транспортную составляющую в конечной цене продукта. Экономия на оплате железнодорожного тарифа (с учетом возврата порожних цистерн) составляет от 5 до 13% в зависимости от расстояния. Собственный парк большегрузных цистерн СГ-транс составляет 96 единиц. Они будут интенсивно использоваться в экспортных перевозках и транспортировке сырья из Западной Сибири на нефтехимические и газоперерабатывающие предприятия Урала и Поволжья.

За шесть месяцев текущего года СГ-транс в 2,8 раза увеличил по сравнению с аналогичным периодом прошлого года объемы перевозок углеводородного сырья с заводов Западной Сибири на предприятия производственной структуры СИБУРа.

РАСПИСАНИЕ

на IV квартал 2003 года

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

Судно/рейс	Восточный	Иокогама	Кобе	Нагоя	Модзи	Тояма	Пусан	Пусан
ОКТАБРЬ 2003								
П. МАРУ-01 Выгр.	04-05							
П. МАРУ-02 Погр.	08-09	16-16	13-14	15-15				
П. МАРУ-03	19-21	29-30	28-28		25-27	*23-23		
* В зависимости от наличия грузов								
НОЯБРЬ 2003								
П. МАРУ-03 Выгр.	02-03							
П. МАРУ-04	07-08	13-14	11-11	12-12				
П. МАРУ-05	17-19	27-28	26-26		23-25	*21-21		
* В зависимости от наличия грузов								
ДЕКАБРЬ 2003								
П. МАРУ-05 Выгр.	01-02							
П. МАРУ-06	05-06	11-11	09-09	10-10				
П. МАРУ-07	14-16	25-26	23-24		20-22	*18-18		
* В зависимости от наличия грузов								

Рейсы в Китай

(FCDL - FESCO CHINA DIRECT SERVICE)

Порт	Восточный порт		Гонконг		Хуагпу		Шанхай	
	Приход	Отход	Приход	Отход	Приход	Отход	Приход	Отход
Красногвардеец								
147	13/10	14/10	-	-	20/10	20/10	23/10	24/10
Капитан Артюх								
148	20/10	21/10	27/10	27/10	-	-	30/10	31/10
Красногвардеец								
149	28/10	29/10	-	-	05/11	05/11	08/11	09/11
Капитан Артюх								
150	04/11	05/11	11/11	11/11	-	-	14/11	15/11
Художник Н. Рерих								
151	13/11	14/11	-	-	20/11	20/11	23/11	24/11
Капитан Артюх								
152	19/11	20/11	26/11	26/11	-	-	29/11	30/11
Художник Н. Рерих								
153	28/11	29/11	-	-	05/12	05/12	08/12	09/12
Капитан Артюх								
154	04/12	05/12	11/12	11/12	-	-	14/12	15/12
Художник Н. Рерих								
155	13/12	14/12	-	-	20/12	20/12	23/12	24/12
Капитан Артюх								
156	19/12	20/12	26/12	26/12	-	-	29/12	30/12

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	39	40	41	42	43	44
Находка	Прибытие	03.09.03	24.09.03	15.10.03	05.11.03	26.11.03	17.12.03
	Отправление	05.09.03	26.09.03	17.10.03	07.11.03	28.11.03	19.12.03
Хайфон	Прибытие	12.09.03	03.10.03	24.10.03	14.11.03	05.12.03	26.12.03
	Отправление	13.09.03	04.10.03	25.10.03	15.11.03	06.12.03	27.12.03
Хошимин	Прибытие	16.09.03	07.10.03	28.10.03	18.11.03	09.12.03	30.12.03
	Отправление	17.09.03	07.10.03	29.10.03	19.11.03	10.12.03	31.12.03

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

СУДНО	РЕЙС	ВОСТОЧНЫЙ		ВЛАДИВОСТОК		МАСАН		ПУСАН	
ГАМЗАТ ЦАДАСА		Сб 12:00 - Вос 12:00							
MINA		Вс 12:00 - Пон 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	133	27.9	28.9						
MINA	55	28.9	29.9	30.9	1.10	1.10		2.10	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	134	4.10	5.10					3.10	
MINA	56	5.10	6.10	7.10	8.10	8.10		9.10	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	135	11.10	12.10					10.10	
MINA	57	12.10	13.10	14.10	15.10	15.10		16.10	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	136	18.10	19.10					17.10	
MINA	58	19.10	20.10	21.10	22.10	22.10		23.10	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	137	25.10	26.10					24.10	
MINA	59	26.10	27.10	28.10	29.10	29.10		30.10	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	138	1.11	2.11					31.10	
MINA	60	2.11	3.11	4.11	5.11	5.11		6.11	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	139	8.11	9.11					7.11	
MINA	61	9.11	10.11	11.11	12.11	12.11		13.11	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	140	15.11	16.11					14.11	
MINA	62	16.11	17.11	18.11	19.11	19.11		20.11	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	141	22.11	23.11					21.11	
MINA	63	23.11	24.11	25.11	26.11	26.11		22.11	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	142	29.11	30.11					27.11	
MINA	64	30.11	1.12	2.12	3.12	3.12		28.11	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	143	6.12	7.12					4.12	
MINA	65	7.12	8.12	9.12	10.12	10.12		5.12	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	144	13.12	14.12					11.12	
MINA	66	14.12	15.12	16.12	17.12	17.12		12.12	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	145	20.12	21.12					18.12	
MINA	67	21.12	22.12	23.12	24.12	24.12		19.12	
ГАМЗАТ ЦАДАСА	146	27.12	28.12					25.12	
MINA	68	28.12	29.12	30.12	31.12	31.12		26.12	
								1.1	
								2.1	

ОАО «Дальневосточное морское пароходство»

690019, Россия, Владивосток, ул. Алеутская, 15
Тел.: +7 (4232) 52-10-10. Факс: +7 (4232) 41-30-37, 52-15-51

Международных линий

Агенты линий в портах захода

WEB-site FESCO: 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@fesco.ru

Во Владивостоке: «ТРАНСФЕС»

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

В Находке: «ТРАНСФЕС», Находка

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

В порту Восточный: «ОРИСТА»

Тел.: +7 (42366) 60-195
Факс: +7 (42366) 60-272
E-mail: orista@vpnet.ru

В Хошимине: «ТРАКОНШИП»

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

В Японии: NAVIX TRANSPORT Co., Ltd Japan

Тел.: 45-651-1207 Факс: 45-681-3439
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) 734-5925/7
E-mail: dgymin@king.hmm.co.kr

Линейные расписания каботажных контейнерных линий ОАО «ДВМП»

Владивосток - Петропавловск-Камчатский - Владивосток

Судно	№ рейса	Владивосток		Владивосток	
		ETD	ETA	ETD	ETA
К. СЕРГИЕВСКИЙ	16	05.09.03	09.09.03	10.09.03	16.09.03
А. ТВАРДОВСКИЙ	12	08.09.03	12.09.03	13.09.03	19.09.03
К. КРЕМС	16	13.09.03	18.09.03	19.09.03	24.09.03
К. СЕРГИЕВСКИЙ	17	17.09.03	22.09.03	23.09.03	28.09.03
А. ТВАРДОВСКИЙ	13	22.09.03	27.09.03	28.09.03	03.10.03
К. КРЕМС	17	26.09.03	01.10.03	02.10.03	07.10.03
К. СЕРГИЕВСКИЙ	18	30.09.03	05.10.03	06.10.03	11.10.03
А. ТВАРДОВСКИЙ	14	05.10.03	10.10.03	11.10.03	16.10.03
К. КРЕМС	18	10.10.03	15.10.03	16.10.03	21.10.03

Агенты: Владивосток - ЗАО «МАК Трансфес».

Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: 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

Восточный - Магадан - Восточный

Судно	№ рейса	Восточный		Магадан		Восточный	
		ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
К. АРТЮХ	09	20.09.03	25.09.03	27.09.03	02.10.03	02.10.03	14.10.03
П. КИРГИЗИИ	10	02.10.03	07.10.03	09.10.03	14.10.03	14.10.03	28.10.03
П. КИРГИЗИИ	11	16.10.03	21.10.03	23.10.03	28.10.03	28.10.03	01.11.03
П. СЛАВЯНКИ	12	20.10.03	25.10.03	27.10.03	01.11.03	01.11.03	11.11.03
П. КИРГИЗИИ	13	30.10.03	04.11.03	06.11.03	11.11.03	11.11.03	15.11.03
П. СЛАВЯНКИ	14	03.11.03	08.11.03	10.11.03	15.11.03	15.11.03	25.11.03
К. АРТЮХ	15	13.11.03	18.11.03	20.11.03	25.11.03	25.11.03	

Агенты: Восточный - ООО «Трансфес - Находка - Восточный».

Тел.: (423 6) 660-756, факс: (423 6) 660-607. E-mail: transfesvost@vrangel.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: 41-19-11. E-mail: transfes@tma.ru

Владивосток - Корсаков - Владивосток

Судно	№ рейса	Владивосток		Корсаков		Владивосток	
		ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
К. ГНЕЗДИЛОВ	25	24.09.03	26.09.03	27.09.03	29.09.03	29.09.03	05.10.03
К. ГНЕЗДИЛОВ	26	30.09.03	02.10.03	03.10.03	11.10.03	11.10.03	17.10.03
К. ГНЕЗДИЛОВ	27	06.10.03	08.10.03	09.10.03	17.10.03	17.10.03	23.10.03
К. ГНЕЗДИЛОВ	28	12.10.03	14.10.03	15.10.03	23.10.03	23.10.03	29.10.03
К. ГНЕЗДИЛОВ	29	18.10.03	20.10.03	21.10.03	29.10.03	29.10.03	05.11.03
К. ГНЕЗДИЛОВ	30	24.10.03	26.10.03	27.10.03	03.11.03	03.11.03	12.11.03
К. ГНЕЗДИЛОВ	31	31.10.03	02.11.03	03.11.03	10.11.03	10.11.03	
К. ГНЕЗДИЛОВ	32	07.11.03	09.11.03	10.11.03			

Агенты: Владивосток - ЗАО «МАК Трансфес».

Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: (432 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

Расписание может быть изменено без предварительного оповещения.

ЧЕРЕЗ РОССИЮ В МОНГОЛИЮ С 30 ТОННАМИ ПОДАРКОВ

едут швейцарские туристы-дальнобойщики

Участники совместной акции некоммерческой организации «Глобтракер» и Всемирной организации автотранспорта (IRU), следующие маршрутом Женева – Москва – Самара – Челябинск – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Сухэбатор проследовали Москву, дав пресс-конференцию в московском представительстве IRU.

Два простых швейцарских дальнобойщика – Ив Балленжер и Жан-Филипп Фонтейн на собственные средства купили и своими руками отремонтировали далеко не новый грузовик и отправились в Монголию с грузом подарочной мебели для сельской школы. Часть средств на экспедицию дали спонсоры – IRU, производители автокомплекующих и компании сотовой связи. Другую часть расходов путешественники надеются покрыть за счет обратной загрузки автопоезда. Кроме гуманитарного груза и спонсорских логотипов, экспедиция везет «послание из страны в страну», нанесенное на борта машины и прицепа.

К чести наших швейцарских друзей, их послание не лицемерит на тему «общечеловеческих ценностей», а просто напоминает участникам дорожного движения о самых простых, но всегда насущных правилах дорожной безопасности, которые едины и в Швейцарии, и в России, и в Монголии. Это напоминание простых людей о простых истинах тем более ценно, что исходит от людей, добывающих свой хлеб за рулем. И не будем забывать, что только в России ДТП ежегодно убивают 30 тысяч человек, а в масштабах планеты – 2 миллиона.

Несмотря на то, что гости не знают русского и, тем более, монгольского языка, а только французский, немецкий и английский, встреча с российскими журналистами прошла очень душевно и почти без участия переводчика. А поскольку дело было в пятницу, все дружно посоветовали гостям успеть выехать на трассу до начала пробок. Что они и сделали.

Александр ОРЛОВ

МПС ПЛАНИРУЕТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ЛОКОМОТИВЫ СОВМЕСТНО С GENERAL ELECTRIC

В Москве состоялись переговоры министра путей сообщения Российской Федерации Геннадия Фадеева с президентом американской корпорации «Дженерал Электрик» (General Electric) Джеффри Иммельтом о сотрудничестве в области модернизации и развития российского локомотивостроения.

В беседе с Джеффри Иммельтом глава МПС России Геннадий Фадеев отметил, что тяговый подвижной состав является важным элементом технологического процесса железнодорожных перевозок. Вместе с тем, его технический уровень не отвечает современным требованиям. «Жизнь государства во многом определяет работа железных дорог, и если мы решим две основные задачи – пути и тяги, будут решены многие задачи в экономике, а значит, и в государстве, – заявил министр. – Поэтому вопрос о разработке программы перспективного локомотивостроения приобретает сегодня первостепенное и общегосударственное значение».

Руководитель отрасли сообщил также о том, что идея создания государственной программы обновления подвижного состава получила одобрение Президента России Владимира Путина, решение о создании нового локомотива принято на заседании Правительства Российской Федерации.

Также было отмечено, что программа обновления путевой техники разрабатывается в тесном сотрудничестве с Министерством промышленности, науки и технологий, направлена в первую очередь на подъем и дальнейшее развитие российской экономики, а также на решение социальных проблем и занятости населения.

Программа должна предусматривать разработку и создание нового поколения подвижного состава, отличающегося применением современных достижений мирового транспортного машиностроения, новыми потребительскими качествами и возможностью универсального использования новых локомотивов в изменяющихся условиях перевозок.

Джеффри Иммельт подчеркнул, что «компания «Дженерал Электрик» считает этот проект самым важным и перспективным в Российской Федерации». Он также отметил, что считает целесообразным рассмотреть вопрос об объединении усилий «Дженерал Электрик» и Коломенского тепловозостроительного завода – российского лидера в производстве тепловозов.

Геннадий Фадеев и Джеффри Иммельт обсудили возможность проведения испытаний модернизированного в США локомотива в России осенью текущего года. Предполагается, что в случае успешного результата испытаний (подтверждения оптимального сочетания в модернизированном локомотиве надежности, качества, экономичности и т.п.) компания «Дженерал Электрик» организует в России совместное производство дизелей для модернизации тепловозов.

* * *

General Electric – многопрофильная компания, сфера деятельности которой охватывает предоставление услуг, выпуск высокотехнологической продукции и промышленное производство. Компания работает более чем в 100 странах мира, численность сотрудников компании составляет около 313 тысяч человек. В России представлены все основные отделения компании.

Джеффри Иммельт (Jeffrey R. Immelt), президент и председатель совета директоров, возглавляет компанию с 7 сентября 2001 года.

«ИНКОТЕК» МОДЕРНИЗИРУЕТ КРУПНЕЙШИЙ СКЛАДСКОЙ КОМПЛЕКС САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Группа компаний «Инкотек» инвестирует \$1,5 млн. в модернизацию крупнейшего в Санкт-Петербурге складского комплекса «Интертерминал» и создание на его базе современного транспортно-логистического терминала.

Комплекс «Интертерминал», расположенный в промзоне «Парнас», был приобретен группой в декабре 2002 года. Он занимает территорию площадью 11,5 га, на которой размещены 45 тыс. м² отопляемых складских помещений с железнодорожными и автомобильными эстакадами. Для решения транспортных задач «Интертерминал» располагает своим грузовым и легковым автопарком. Кроме того, на территории терминала расположен собственный офисный центр (4 тыс. м²), оснащенный современными средствами оптоволоконных телекоммуникаций (Метроком, Global-1, Петерстар).

Комплекс «Интертерминал» находится в промышленной зоне «Парнас», в непосредственной близости от федеральной трассы «Скандинавия», кольцевой автодороги (КАД) и кольцевой железной дороги. Такое географическое положение позволяет сократить до минимума время доставки грузов автотранспортом до комплекса и формирования ж/д составов. Кроме того, железнодорожная ветка, проходящая по территории терминала и составляющая в общей сложности 2,5 км, позволяет обеспечивать интенсивную обработку грузов через станцию Парнас.

«Интертерминал» предоставляет клиентам полный комплекс услуг по приему, обработке, складированию, хранению и отправке грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, таможенному оформлению грузов, экспедированию и страхованию грузов.

Удачное расположение терминала в сочетании с его высокой технологической оснащенностью и хорошо развитой инфраструктурой позволит «Интертерминалу» после модернизации стать одним из лидеров транспортно-логистического рынка не только в Санкт-Петербурге, но и на Северо-Западе.

В рамках первого этапа модернизации были проведены работы по существенному увеличению пропускной способности подъездных путей. В результате этого усовершенствования три железнодорожных ветки теперь позво-

ляют одновременно обрабатывать 14 фитинговых платформ и до 25 вагонов. В то же время терминал способен обрабатывать до 300 большегрузных автомашин ежесуточно.

Модернизированная современная контейнерная площадка (5,5 тыс. м²) по мощности способна одновременно принимать на обработку и хранение грузы в универсальных контейнерах объемом до 700 TEU, а также позволяет осуществлять перетарку грузов по схеме: контейнер/вагон, вагон/контейнер. В рамках второго этапа модернизации существующих площадей планируется ввести в строй новые мощности по обработке контейнеров, что позволит увеличить объемы обработки грузов до 2 тыс. TEU в месяц.

В конце третьего квартала 2003 года планируется запуск первой очереди (3 тыс. тонн) низкотемпературного склада (-18С) с последующим вводом в строй целого комплекса по обработке судовых партий рефрижеров объемом до 9 тыс. тонн. Наличие железнодорожной и автомобильной эстакады позволяет осуществлять прямую перевалку рефрижеров с автотранспорта в железнодорожные рефсекции.

В разное время партнерами «Интертерминала» являлись такие известные компании, как «FM Logistic», «Фарм Тамда-77», «Росси», «Евразия», «Unilever», «Энергомашэкспорт», дилеры «Valio», ОАО ПК «Балтика», «Пепси-Кола», «Крафт Якобс».

Справка.

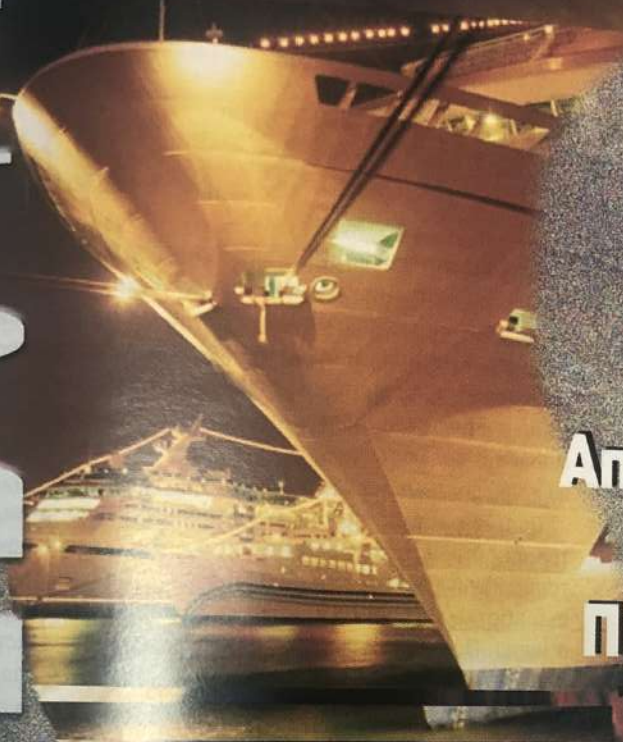
Группа компаний «Инкотек» – один из крупнейших универсальных транспортно-логистических холдингов России, который включает в себя терминальные и складские комплексы, судоходные, автотранспортные, экспедиторские, агентские и операторские компании с единым транспортно-логистическим центром. «Инкотек» входит в группу компаний «ИСТ», которая включает в себя ОАО «Балтийский завод», ЗАО «Тихвинский завод транспортного машиностроения «Титран», одно из крупнейших в России золото- и сереброрудобывающих предприятий ОАО «МНПО «Полиметалл» и ряд других предприятий. Дополнительная информация на сайтах: www.inco.spb.ru и www.interterminal.ru

Ежегодная специализированная выставка

26-29
ноября

Ю 2003

ТРАНСПОРТ



При поддержке:
Министерства
транспорта РФ
Аппарата полномочного
представителя
Президента РФ в ЮФО
Министерства
автомобильных дорог,
транспорта и связи РО
Ассоциации
"Северный Кавказ"



Организатор:
"Южно-Российский экспоцентр"



ЮЖНО-РОССИЙСКИЙ
ЭКСПОЦЕНТР
ЦЕНТР ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ



СЕВЕРНЫЙ
КАВКАЗ
АССОЦИАЦИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

344007, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Московская, 63
Тел./факс: (8632) 441857, 622883

E-mail: expotour@fiber.ru • [Http://www.expo.rsd.ru](http://www.expo.rsd.ru)

Методология совершенствования работы речного флота



В ходе экономических реформ речные пароходства из государственных предприятий превращены в акционерные общества, судходные компании и другие частные предприятия. Это предопределило их полную самостоятельность, практически упразднена или сведена к минимуму государственная поддержка этих предприятий, они переведены на самофинансирование и самоокупаемость. Упразднены директивные планы. Пароходства, исходя из интересов частного предприятия, разрабатывают собственную систему планирования перевозок и работы флота.

С развитием рыночных отношений пересматривается общая экономическая модель работы флота на внутренних водных путях, которая представляется в форме балансового уравнения спроса и предложения на рынке транспортных услуг.

$$(Qt_{\text{э}})_{\text{СП}} = (Qt_{\text{э}})_{\text{ПР}}$$

где $(Qt_{\text{э}})_{\text{СП}} = f_1(C_{\text{д}}, t_{\text{д}})$ – величина спроса на перевозки, зависящая от стоимости доставки ($C_{\text{д}}$) и сроков исполнения ($t_{\text{д}}$), тже-сут;

$(Qt_{\text{э}})_{\text{ПР}} = f_2(p_{\text{д}}, D)$ – величина предложения со стороны судходной компании, зависящая от издержек на доставку грузов ($p_{\text{д}}$) и совокупного дохода (D), тже-сут.

Точка пересечения двух кривых $(Qt_{\text{э}})_{\text{СП}}$ и $(Qt_{\text{э}})_{\text{ПР}}$ соответствует положению рыночного равновесия, когда устанавливается равновесная цена на доставку грузов речным транспортом и количество предлагаемого тоннажа соответствует спросу на перевозки.

Поскольку равновесная цена, а следовательно, и спрос на услуги пароходства определяются в основном затратами на доставку грузов, в интересах транспорта обеспечить снижение этих затрат с целью привлечения на внутренние водные пути дополнительного количества грузов, получения максимальной прибыли и обеспечения соответствующего места на рынке транспортных услуг.

Анализ основных направлений повышения эффективности работы флота по бассейнам Сибири показывает, что наибольшее влияние на сокращение издержек работы транспортного флота оказывают на современном этапе два направления (рис. 1):

1. Оптимизация организационно-управленческих решений.
2. Совершенствование форм хозяйствования и системы управления.

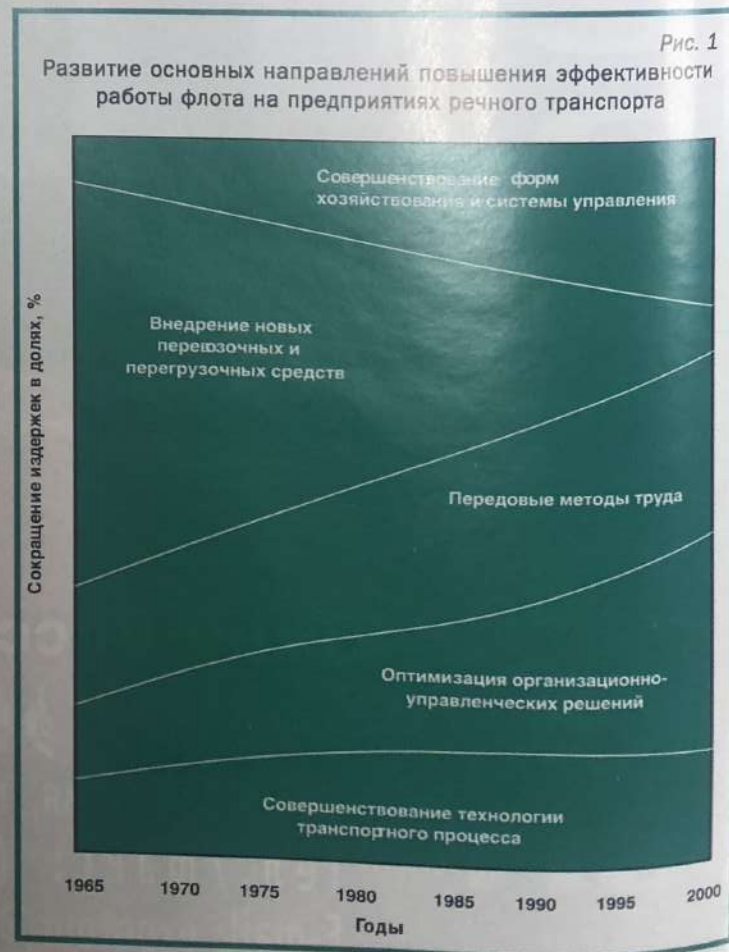
При этом первое направление занимает 35% в общей доле сокращения издержек на доставку грузов, второе – 22,7%.

В ближайшей перспективе сложившиеся соотношения не изменятся и обозначенные направления останутся ведущими в проблеме повышения эффективности работы речных пароходств.

Оптимизация организационно-управленческих решений предполагает установление основных сегментов рынка транспортных услуг и обоснование действенного инструментария достижения поставленной цели.

Сфера деятельности речного транспорта на территории Сибири (сегменты рынка транспортных услуг) в рамках единой транспортной системы определяется геополитическими, географическими, природно-климатическими и социально-экономическими факторами. Исторически сложившиеся традиционные сферы работы речного транспорта, обусловленные этими факторами, остаются и в рыночных отношениях (рис. 2), меняются только формы обслуживания каждого из этих сегментов рынка транспортных услуг.

Достижение поставленной цели по различным сегментам рынка транспортных услуг связано с выбором методов решения задачи и методологией управления. Важную роль в процессе планирования при выработке и принятии управленческих решений играет системный анализ. Применительно к речному транспорту системный анализ позволил установить, что пароходство является сложным, многоуровневым и многокомпонентным микроэкономическим объектом, которому присущи все черты управляемой системы: входит составной частью в более крупную систему, обладает совокупностью взаимосвя-



...элементов, является плано-управляемым объектом с конкретной целью и критерием, функционирует на конкретной территории, в отдельный, определенный промежуток времени решает определенный круг задач.

Анализ работы речного транспорта Сибири позволил сформулировать основные системные свойства парохозяйства и подтвердил предположение о том, что для решения эксплуатационно-экономических задач наиболее эффективным методом является системный подход.

Основываясь на принципах системного подхода, академией разработана логическая последовательность решения общей задачи по оптимизации работы флота в рыночной экономике на уровне текущего планирования (рис. 3).

Основным инструментарием реализации предложенной схемы расчетов являются маркетинговые исследования, экономико-математическое моделирование технологического процесса доставки грузов, транспортная логистика и менеджмент.

Поскольку на рынке транспортных услуг судоходным компаниям приходится работать в условиях конкуренции, риска и неопределенности, необходимо постоянно быть готовым своевременно реагировать на все изменения на этом рынке. Этого можно достичь при наличии эластичных планов использования транспортных и перегрузочных средств, способных без ущерба для компании своевременно перестраивать свою работу, соотносясь с изменяющимся спросом.

Эластичность планов работы флота рекомендуется обеспечить за счет расширения возможного количества вариантов принятия решений и внедрения механизма перестройки работы флота в процессе навигации. При этом в планах работы судоходной компании предусматривается по крайней мере три возможных альтернативы использования технических средств – варианты с максимальным исходными параметрами, средними и минимальными (например, количество перевозок за навигацию). При этом общая схема расчетов планов использования флота строится по модульному принципу и предполагает поэтапное решение задачи (рис. 4).

1. Подготовительный этап (модуль «ИНФОРМАЦИЯ»).
2. Обоснование оптимального плана использования тоннажа и тяги (модуль «ОПТИМИЗАЦИЯ»).
3. Разработка организационно-управленческих решений по реализации оптимальных планов использования ресурсов (модуль «ОРГАНИЗАЦИЯ»).
4. Заключительный этап (модуль «РЕЗУЛЬТАТЫ»).

В зависимости от исходных позиций и конкретных условий работы судоходной компании получаемые результаты расчетов могут быть подготовлены для трех вариантов возможных ситуаций: неблагоприятная (спрос оказывается меньше предложений), нормальная (спрос и предложения совпадают) и благоприятная (спрос превышает предложения).

Такой подход сглаживает негативные воздействия рыночных параметров на результаты оптимального планирования основной деятельности судоходной компании.

Логическая последовательность работы основного модуля задачи «ОПТИМИЗАЦИЯ» представлена на рис. 3 подробно. В первом блоке определяется доля каждого вида флота в освоении плановых перевозок. Во втором – расстановка самоходных грузовых судов по участкам работы. В третьем – обоснование оптимального плана работы буксирно-баржевого флота.

Экономико-математическая модель использования транспортного флота учитывает неравномерность перевозок по периодам навигации за счет введения в модель фактора времени и вероятности изменения количества перевозок в течение каждого из периодов.

Критерий оптимальности задачи записывается следующим образом

$$F = \sum_i \sum_j \sum_\tau (\mathcal{E}_{ij}^\tau + C_{ij}^\tau) \cdot x_{ij}^\tau + \left[D_0 - \sum_j \sum_\tau D_j^\tau (x_{ij}^\tau) \right] \Rightarrow \min.$$

Задача решается при условии выполнения ограничений на:
– выполнение заданного грузооборота в целом за навигацию и по отдельным периодам

$$\sum_i P_{vij}^\tau \cdot X_{ij}^\tau \geq Y_j^\tau; \quad \sum_\tau Y_j^\tau = A_j$$

– использование флота по типам в пределах его наличия на балансе судоходной компании

$$\sum_i X_{ij}^\tau \leq (Q_p \cdot t_3)_i^\tau.$$

– учет приращения количества перевозок в обусловленных пределах $0 \leq Y_{ej} \leq a_{ej}$.

– неотрицательность переменных $X_{ij}^\tau \geq 0$;
 $X_{ij}^\tau = 0$, если i -ый вид флота не работает а j -ом участке в τ -ом периоде,

$$\text{где } \sum_i \sum_\tau D_j^\tau (X_{ij}^\tau) = d_i \sum_\tau p_{vij} \cdot Y_{ej}$$

$\mathcal{E}_{ij}^\tau, C_{ij}^\tau$ – соответственно, эксплуатационные расходы по флоту i -го вида при работе на j -ом участке в D -ом периоде навигации и общие издержки на поддержание судоходных условий;

D_0 – ожидаемые доходы в случае, если весь транспортный флот, находящийся на балансе судоходного предприятия, задействован в эксплуатации;

D_j^τ – ожидаемые доходы от эксплуатации флота на j -ом участке в D -ом периоде;

x_{ij}^τ – потребное количество тоннажа i -го вида флота при работе на j -ом участке по периодам навигации;

P_{vij}^τ – производительность единицы тоннажа по видам флота и участкам работы в D -ом периоде;

A_j – грузооборот на j -ом участке за навигацию;

Рис. 2

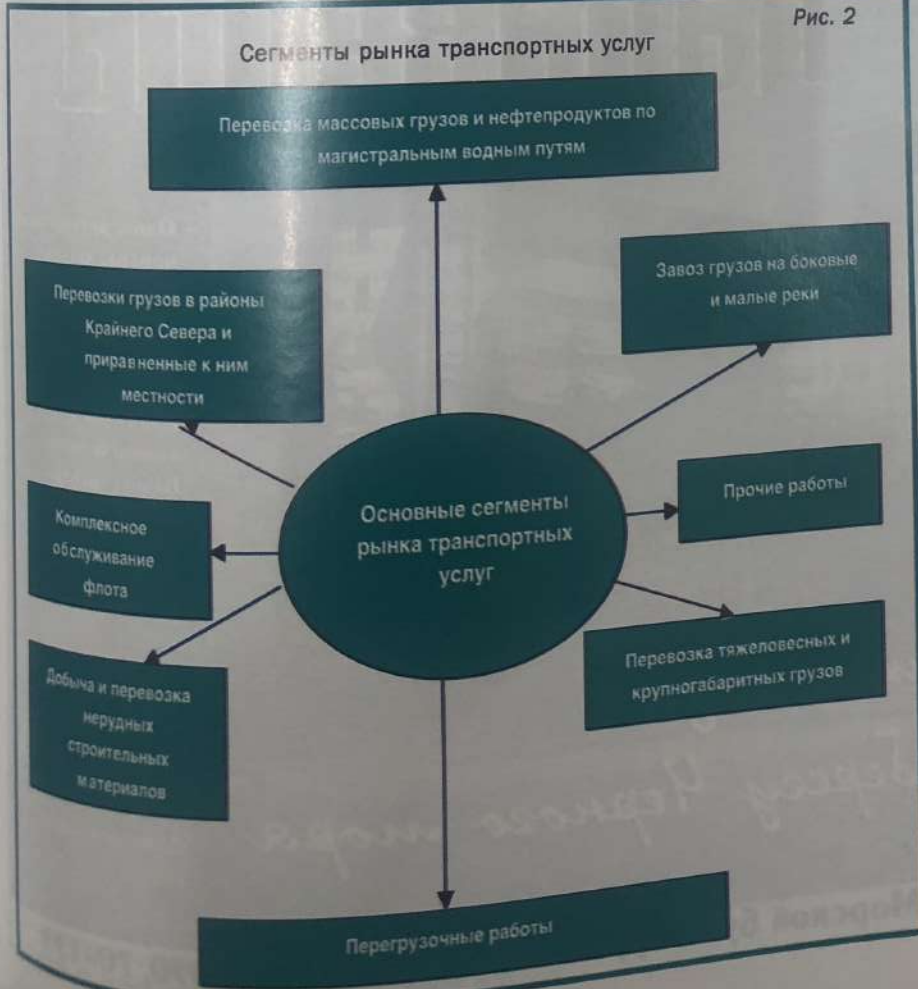
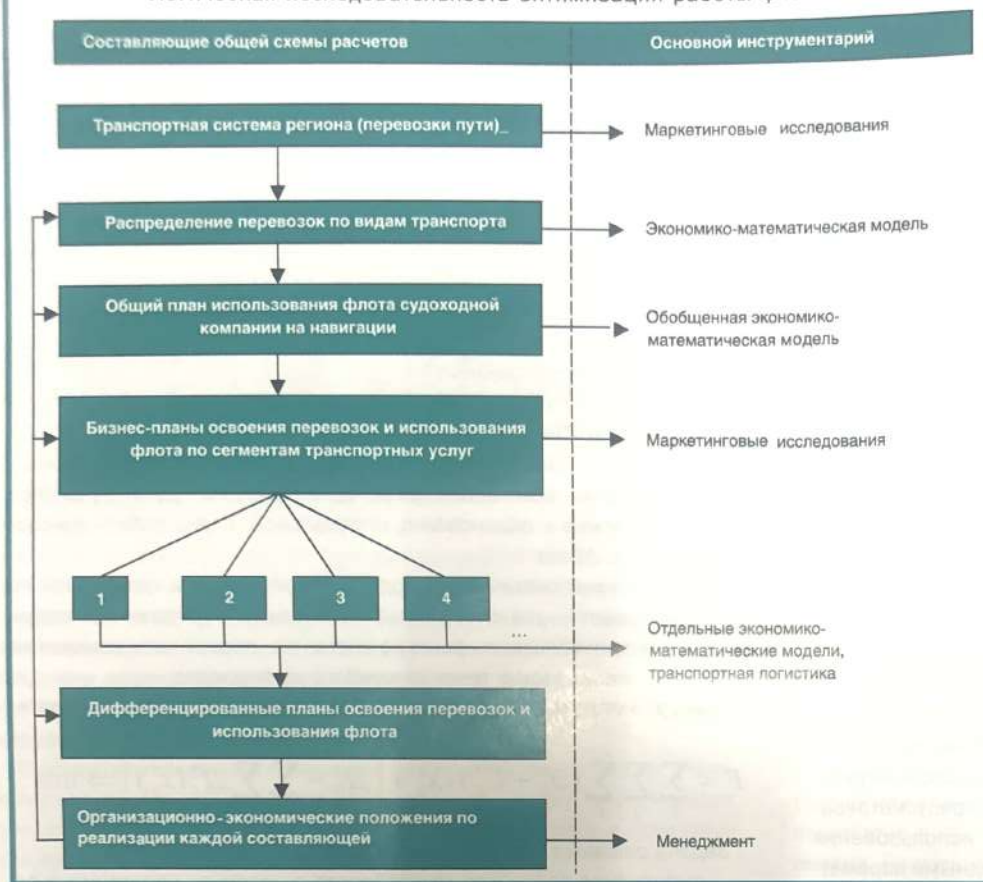


Рис. 3

Логическая последовательность оптимизации работы флота



Y_j^r – грузооборот на j -ом участке в D -ом периоде;

d_j – доход, приходящийся на единицу объема перевозок на j -ом участке;

p_{ej} – вероятность того, что объем перевозок на j -ом участке с учетом больше или равен ожидаемому объему перевозок;

Y_{ej} – объем перевозок на j -ом участке с учетом возможных колебаний;

φ – число возможных приращений количества перевозок;

α_{ej} – верхняя граница приращения количества перевозок на j -ом участке работы.

Выражение $D_0 - \sum_j \sum_r D_j^r (x_{ij}^r)$ означает

величину потерянного дохода по причине ввода в эксплуатацию не всего флота, находящегося на балансе судоходного предприятия, а только его части.

Изложенная задача экономико-математическая модель приводится к задаче индексной задачи линейного программирования, которая может быть решена в матричной постановке с использованием симплексного метода.

Каравелла

- Одно, двухместные номера, люксы, полулюксы, укомплектованные по евростандарту
- Конференц-зал и комплекс услуг Бизнес-центра
- Международная связь, сбербанк, банкоматы, магазин
- Рестораны, бар, кафе
- Охраняемая стоянка
- Дополнительные услуги

Отдых и бизнес на берегу Черного моря

Краснодарский край, г.Туапсе, Морской бульвар, 2. Тел. (915) ...

В ТЯЖЕЛОМ БИЗНЕСЕ ЛЕГКАЯ НА ПОДЪЕМ

компания «Маммут» отметила 5-летие российского представительства «Соймерстил»

В пресс-конференции по случаю 5-летнего юбилея «Соймерстил» приняли участие первый заместитель министра промышленности, науки и технологии РФ Александр Бриндигов, генеральный конструктор, директор ЦКБ «Рубин» Игорь Спасский, заместитель Главнокомандующего Военно-морским флотом по вооружению Михаил Барсков, генеральный директор ООО «Соймерстил», Вячеслав Захаров, генеральный директор ОАО «Стальконструкция» Станислав Кривоносов.

Открывая мероприятие, Александр Бриндигов отметил, что пять лет деятельности представительства – может, и не столь значительный срок для компании, и все же за это время сделано очень много. Особенно это касается проекта по подъему АПЛ «Курск», где компания продемонстрировала не только инженерную смекалку, взявшись за реализацию этой сложной операции в столь сжатые сроки, но и прекрасные человеческие качества. «Мы всегда стоим на позиции расширения контактов и сотрудничества с западными компаниями, когда речь идет о реализации высокотехнологичных и наукоемких проектов. Конечно, я считаю, что сотрудничество с этими компаниями будет продолжаться на более мирных проектах», – подчеркнул заместитель министра.

Иоханнес Франсискус Ван Сеумерен, президент компании «Маммут», напомнил собравшимся, что компания специализируется на подъеме и транспортировке особо тяжелых грузов. Свою работу в России «Маммут» начал в период перестройки. Первый контракт был связан с вывозом нескольких крупногабаритных кранов для участия в проектах в других частях мира. Российской частью операции, т.е. продажей этих кранов, руководил Вячеслав Захаров, директор компании «Стальконструкция».

После этого было еще несколько интересных проектов, среди которых – транспортировка реактора весом 900 тонн из Санкт-Петербурга в Пермь для компании «ЛУКОЙЛ» и контракт по возведению крыши над Олимпийским стадионом в Москве. После удачного выполнения этого заказа и было решено создать совместное предприятие «Маммут» – «Соймерстил».

За пятилетие СП выполнило несколько интересных и серьезных проектов как в области нефтедобычи, так и на морской акватории. Самое ответственное из них – подъем в 2001 году подводной лодки «Курск». В партнерстве с ЦКБ «Рубин» поставленная задача, как известно, была с успехом выполнена за 5 месяцев.

Игорь Спасский, генеральный конструктор, директор ЦКБ «Рубин», сообщил, что проделанная совместно с компанией «Маммут» работа по подъему АПЛ не только обогатила опыт в этой области, но и обеспечила «прорыв в техническом и технологическом плане».

«К сожалению, судьба свела нас на трагической территории, но, поработав вместе, мы стали по существу родными фирмами. Наше взаимодействие в научном, техническом и производственном плане показало блестящий пример международного сотрудничества», – заявил гендиректор ЦКБ «Рубин».

По словам заместителя Главнокомандующего Военно-морским флотом по вооружению Михаила Барскова, в период работы по подъему АПЛ «Курск» и выбору исполнителей рассматривались десятки фирм. Нужно было решить не только инженерные и технические вопросы



подъема, но столкнуться с чисто человеческими факторами. Основываясь на вышеуказанных критериях, было принято решение остановиться на фирме «Маммут». «Как показала практика, мы не ошиблись в выборе», – отметил М. Барсков.

Вячеслав Захаров, генеральный директор ООО «Соймерстил», глава московского представительства компании «Маммут», отметил, что компания была учреждена в нелегкий для России период – во время дефолта, но учредители компании все же приняли решение инвестировать в Россию средства для решения технических задач в российском секторе. Штат сотрудников тогда состоял из 4 человек, техника в совокупности имела 14 осей, а общая мощность кранов составляла около 250 тонн.

По словам В.Захарова, в период становления фирма, чтобы оправдать инвестированные средства, выставляла цены на свои услуги «в десятки, а то и сотни раз выше аналогичных отечественных компаний». И тем не менее, учитывая уровень качества услуг, «Соймерстил» смог закрепиться на этом рынке, а затем и развить его.

За пять лет в российскую часть бизнеса «Маммут» инвестировал около \$50 млн. На сегодняшний день «Соймерстил» имеет более 100 осей и около 1300 тонн общей подъемной мощности кранов. Штат компании насчитывает свыше 60 человек, включая операторов кранов.

За пять лет оборот компании увеличился в 16 раз, а количество клиентов превысило 300. Среди них завод им. Хруничева, компания ЛУКОЙЛ, Би-Лайн и МТС, чьи вышки на 70% установлены с помощью «Соймерстил».

География работ компании – от западных до самых восточных рубежей России. В частности, в августе т.г. на о. Сахалин открыто представительство «Соймерстил». Компания считает, что в ближайшие годы здесь будут заключены наиболее важные договора, связанные с комплексом проектов «Сахалин».

В дополнение к сказанному президент «Маммут» г-н Ван Сеумерен отметил, что нефтегазовый сектор России обеспечивает около 50% заказов для российского отделения «Маммут», в то время как в целом количество проектов компании в этой сфере занимает лишь 5% от всего объема работ. В настоящий момент СП работает в Калининграде над проектом компании «ЛУКОЙЛ» по нефтяному месторождению «Дельта-Шельф». В целом общий вес перемещаемых грузов по этому проекту должен составить 5 тыс. тонн.

Андрей КИРЕЕВ



ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть»



АПЛ «Курск»

КОДЕКС

ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

Редакция газеты «Морские вести России» предлагает книгу «Кодекс торгового мореплавания»

т/ф: (095) 927-86-68,
927-89-39, 921-30-04

КОММЕНТАРИИ

К КОДЕКСУ ТОРГОВОГО
МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

Редакция газеты
«Морские вести России»
предлагает
книгу «Комментарии к КТМ РФ»

т/ф: (095) 927-86-68,
927-89-39, 921-30-04

Редакция газеты
«Морские вести России»

предлагает

**Таможенный кодекс РФ
с постатейными материалами**

Уникальное по полноте материала издание. Подобного рода Сборник выходит в России впервые. Книга выпущена под общей редакцией ведущего специалиста по таможенному праву России доктора юридических наук, профессора **А. Н. Козырина**. В Сборник вошло около 1000 нормативных актов и документов. Многие документы публикуются впервые.

Материалы к конкретной статье Таможенного кодекса приводятся в следующей последовательности:

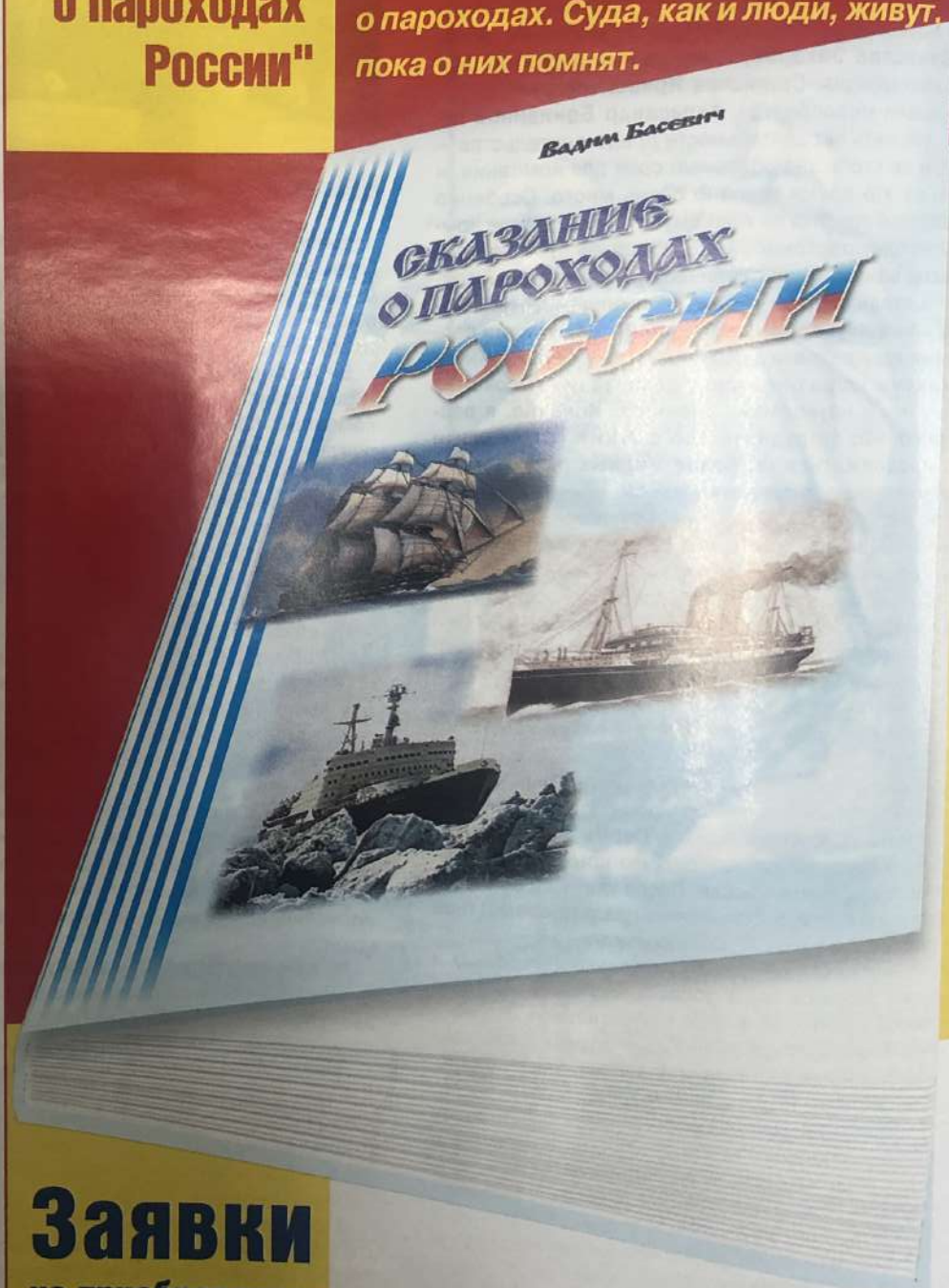
- Конституция РФ,
- федеральные конституционные законы,
- федеральные законы,
- указы Президента РФ,
- постановления Правительства РФ,
- правовые акты, принятые ГТК России и другими таможенными органами,
- судебная практика.

Постатейные материалы включают также международные договоры и соглашения, к которым присоединилась Российская Федерация.

103775, Москва,
ул. Петровка, д. 3/6.
Тел./факс (095) 927-86-68,
921-30-04
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

Редакция
газеты
"Морские
вести
России"
издала книгу
"Сказание
о парходах
России"

Закончился XX век. Вместе с ним ушла эпоха паровых судов. Пароходы. Кажется, совсем недавно они владели океанами. Сегодня это уже история, позволяющая лишь познакомиться с прошлым, для того чтобы получить право пройти в будущее. И вот сейчас, в начале нового столетия, откроем золотые страницы истории российского флота и вспомним о парходах. Суда, как и люди, живут, пока о них помнят.



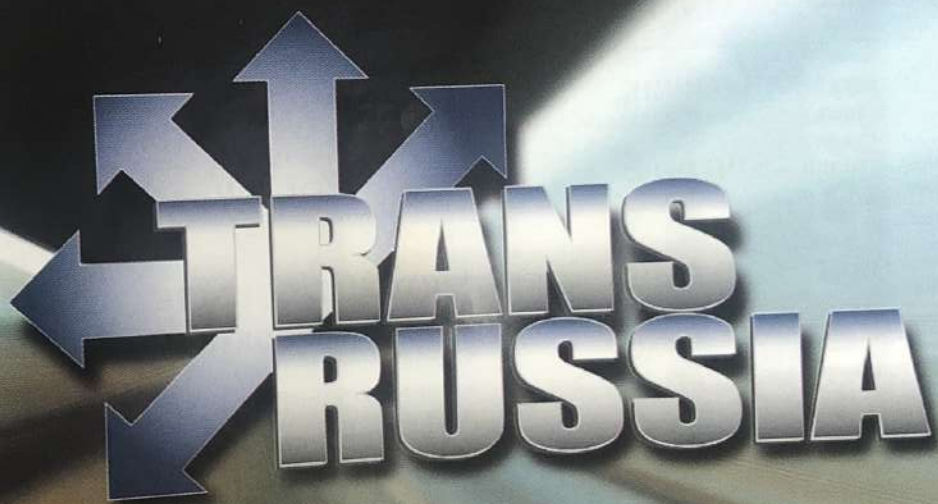
**Заявки
на приобретение:**

101999, Москва, ул. Петровка, 3/6, офис 453.
Редакция газеты «Морские вести России»
Тел./факс: (095) 921-30-04, 927-86-68.
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ГОДА В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

9-Я МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

9 лет успеха



**TRANS
RUSSIA**

23 - 26 Марта 2004

Спорткомплекс Олимпийский, Москва, Россия

www.transrussia.ru

Организатор:

Россия 129110 Москва
Ул. Шелкина 42, Строение 2а

105 Salisbury Road,
London, NW6 6RG, United Kingdom
Tel: +44 (0) 20 7596 5245
+44 (0) 20 7596 5127



Журнал основан в 1998 году

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
INTERNATIONAL FORWARDER
INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE

ИЗДАТЕЛЬ:

Ассоциация экспедиторов Российской Федерации
103045, г. Москва, Просвирин пер., д. 6
Тел.(многоканальный): (095) 737-75-13
Факс: (095) 737-75-14. E-mail: far@aerf.ru

PUBLISHER:

Association of Freight Forwarders of Russian Federation

Валерий АЛИСЕЙЧИК,
президент АЭР, председатель
совета редакции;
Анатолий КУЗНЕЦОВ,
главный редактор;

Valery ALISEICHNIK,
President of FAR,
Chairman of the Editorial Counsel
Anatoly KUZNETSOV,
Chief Editor.

СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

Вячеслав ВИНОГРАДОВ,
генеральный директор АО
"Совмортранс";

Анатолий ТЯН,
генеральный директор
АО "Совтрансавто";

Валентин БАЛАЛАЕВ,
директор АЭР;

Татьяна ПОЛЯНОВА,
директор Центра повышения
квалификации АЭР

Андрей КИРЕЕВ,
заместитель гл. редактора

EDITORIAL COUNCIL:

Vyacheslav VINOGRADOV,
General Director of a Joint Stock
Company "Sovmortrans"

Anatoly Tian,
General Director of LTD
"Sovtransavto"

Valentin BALALAEV,
Director of the FAR

Tatyana POLYANOVA,
Director of the Personnel Upgrading
Center of the FAR

Andrey KIREEV,
Deputy Chief Editor

Адрес редакции: 103775, Москва,
ул. Петровка, д. 3/6. Тел./факс (095)
927-86-68, 921-30-04, 927-89-39.

E-mail: morvesti@mail.cnt.ru
www.morvesti.ru

Общий тираж — 5000. Журнал
выходит один раз в два месяца.

Цена свободна. Приложении к газете "Морские вести России".

Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.

При перепечатке ссылка на журнал

"Международный экспедитор" обязательна.

Отпечатано в ГУП "ИПК "Московская правда"

Тираж 1200-101990, Москва, Потаповский пер., д. 3. Зак. № 1109.

Editorial Office Address: 103775,
Moscow, 3/6, Petrovka St.; Tel/Fax: (095)
927-86-68, 921-30-04, 927-89-39.

E-mail: morvesti@cityline.ru
www.rtcom.spb.ru/morvesti

Total circulation — 5000 copies.

Is edited once in two months.

Набрано и сверстано в РИЦ редакции

газеты "Морские вести России"

Верстка: А. Антошкин, Т. Юрьевич

В НОМЕРЕ:

АЭР ГОТОВИТСЯ К КОНГРЕССУ
ФИАТА В МОСКВЕ..... 1

ПОДПИСАНО ПОСТАНОВЛЕНИЕ
О СОЗДАНИИ ОАО «РЖД» 2

С БИЗНЕСОМ БУДЕМ
ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ ТЕСНО 4

ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
СТРАХОВАНИЯ 6

ЗАКОН «О ТРАНСПОРТНО-
ЭКСПЕДИЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ» 10

ТАМОЖНЯ РАБОТАЕТ
НА КОНКУРЕНТОВ? 20

НОВОРОССИЙСКИЙ ПОРТ –
ПРОБЛЕМА
ГОСУДАРСТВЕННАЯ 26

ПРАВИЛА ПРИЕМА ЗАЯВОК
НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ТРАНСПОРТОМ 32

ПРАВИЛА ПРИЕМА ГРУЗОВ
К ПЕРЕВОЗКЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ТРАНСПОРТОМ 35

МЕТОДОЛОГИЯ
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
РАБОТЫ РЕЧНОГО ФЛОТА 46

В ТЯЖЕЛОМ БИЗНЕСЕ
ЛЕГКАЯ НА ПОДЪЕМ 49

СОИЗДАТЕЛИ:

Редакция газеты
"Морские вести России"
Co-publisher:
Editorial Office of the newspaper
Maritime News of Russia



редакционно-
издательский центр газеты

"Морские вести России"

подготовит и издаст для Вас:

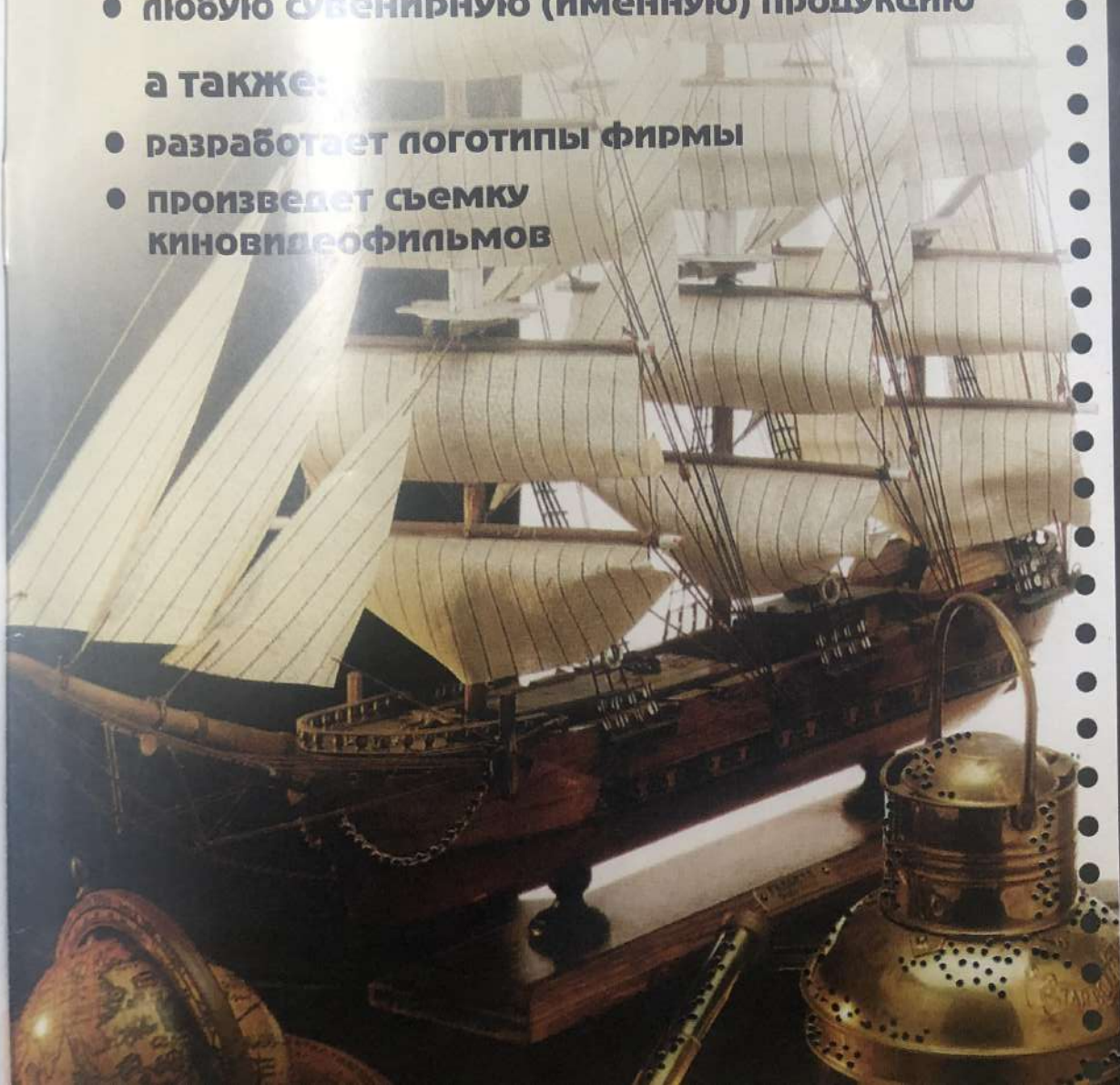
- буклеты, календари
(настенные, настольные, деловые, карманные)
- ежеквартальники
- годовые и корпоративные отчеты
- каталоги
- листовки
- папки
- плакаты
- кубарики
- юбилейные и деловые книги, брошюры и т.п.
- любую сувенирную (именную) продукцию

а также:

- разработает логотипы фирмы
- произведет съемку
киновидеофильмов

НАШИ КООРДИНАТЫ:

103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.
Тел./факс: (095) 927-8668, 921-3004; тел.: (095) 927-8939.



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 - 384 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 - 471 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 - 390 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.