

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР



№ 5-6, 2006 (52-53)

INTERNATIONAL FORWARDER

Под флагом FIATA

1

Похудевший транзит
можно вылечить законом

14

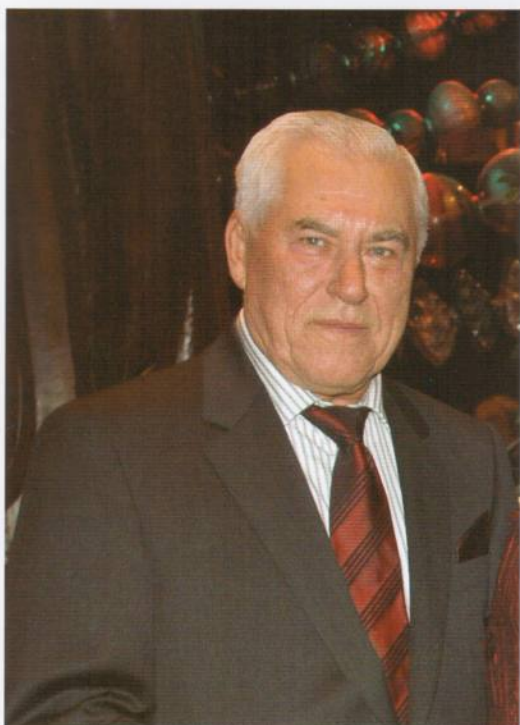
С НОВЫМ ГОДОМ!

Реформа во имя реформы?

24

“1520” – зона совместной выгоды и перспективы

40



Дорогие коллеги!

**От имени ассоциации
и от себя лично сердечно
поздравляю Вас
с Новым, 2007 годом!**

В новый год российские экспедиторы вступают с уверенностью в своих возможностях и надеждой на достижение новых успехов.

Прошедший год стал ярким показателем способности российских экспедиторов в высокопрофессиональном обеспечении запросов российской внешней торговли в экспедиторских услугах – в экспедиторской практике не было отмечено каких-либо сбоев или нарушений.

В 2006 году экспедиторским сообществом был сделан решающий шаг в завершении формирования нормативно-правовой базы: Правительством РФ приняты разработанные ассоциацией Правила нашей деятельности, подготовлен проект Закона о транзите. Получены положительные результаты в повышении профессиональной подготовки экспедиторских кадров. Интенсивно идёт процесс сертификации услуг, оказываемых российскими экспедиторами своим клиентам.

Вместе с тем еще имеются возможности по повышению качества нашей работы в 2007 году и решению ряда принципиальных задач. Одна из таких задач – это более активное распространение влияния членов ассоциации на экспедирование внутренних перевозок.

Я уверен, что в новом году мы справимся и с этой задачей.

Всего Вам доброго, уважаемые экспедиторы, благополучия и крепкого здоровья Вам и членам Ваших семей.

Радости Вам в новом году!

**В. И. АЛИСЕЙЧИК,
президент Ассоциации российских экспедиторов**

Под флагом FIATA

18 – 21 сентября 2006 года в Шанхае, бизнес-столице Китая, состоялся Всемирный конгресс Международной Федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA). В этом международном форуме приняли участие более 1100 участников из 86 стран мира. Это самый многочисленный конгресс за все время его проведения.

Российская делегация на конгрессе была весьма представительной – 34 человека, среди них: президент АРЭ **Валерий Алисейчик**, вице-президент **Сергей Желаннов**, директор АРЭ **Юрий Ситков** и директор Центра повышения квалификации АРЭ **Татьяна Полянова**.

Конгресс прошел на достаточно высоком профессиональном уровне. Его участники смогли ознакомиться не только с последними достижениями экспедиторской отрасли, но и со своеобразной и яркой культурой современного Китая.

Ключевой темой конгресса стало растущее влияние вопросов безопасности при организации перевозок, в связи с чем была создана специальная рабочая группа по вопросам обеспечения безопасности.

На форуме был также затронут вопрос функционирования системы TIR. Было отмечено, что, несмотря на то, что важность этой системы для стран ЕС снизилась, она заметно возросла из-за процесса глобализации и развития возобновленного Шелкового пути. Многие компании, которые осуществляют транспортировку произведенных в Китае товаров из Шанхая в порты западного побережья США, хотят также сделать возможной транспортировку этих грузов дорожным транспортом из Китая в порты Черного моря для рынков России, Среднего Востока, а также для дальнейшей отправки судами на восточное побережье США.

На заседании Консультативного совета по юридическим вопросам (ABLM) обсуждались жизненно важные для экспедиторских компаний вопросы. Один из таких вопросов – это новая редакция Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов UCP-600.

В результате работы представителей FIATA в новой редакции сохранено упоминание экспедитора, а также сохранен транспортный документ FBL. Было указано на необходимость усиления работы национальных ассоциаций по пропагандированию коносамента FIATA FBL среди своих членов.

В выступлении председатель Консультативного совета по юридическим вопросам госпожа **Кай Пайзден** говорила о стандартных условиях (General Conditions), ответственности таможи перед экспедитором, едином воздушно-морском транспортном документе.

На общем собрании президиум FIATA выдвинул кандидатуру вице-президента **Вильяма М. Готтлиба** (Канада) на пост следующего президента FIATA. Выборы пройдут на Всемирном конгрессе FIATA-2007 в Дубаи (ОАЭ). Было также объявлено о том, что в 2008 году Всемирный конгресс FIATA пройдет в Ванкувере (Канада), а в 2009-м – в Женеве (Швейцария).

Делегаты общего собрания проголосовали за принятие в FIATA экспедиторских ассоциаций Саудовской Аравии, Черногории, Танзании, Маврикия, Эфиопии, Австралии (новая ассоциация, возникшая в результате объединения двух ассоциаций) и Ассоциации таможенных брокеров США. С учетом новых членов количество национальных членов FIATA составило 97.

На церемонии закрытия конгресса Президент FIATA г-н **Манфред Бёз** отметил высокий уровень организации и проведения Всемирного конгресса и поблагодарил всех, кто принимал в этом активное участие.



Предлагаем вниманию наших читателей статью президента Ассоциации российских экспедиторов **Валерия АЛИСЕЙЧИКА**, опубликованную в китайском издании «International Business Daily» (IBD), посвященном Всемирному конгрессу FIATA-2006 в Шанхае.

ЭКСПЕДИРОВАНИЕ В РОССИИ

Уважаемые читатели, делегаты Всемирного конгресса!

Разрешите мне воспользоваться этой прекрасной возможностью и ознакомить вас с положением в транспортно-экспедиторской отрасли Российской Федерации. Роль этой отрасли исключительно высока в экономике нашей страны. Судите сами, в 2005 году в стране было перевезено почти 5,4 млрд. тонн грузов, в т.ч. почти 600 млн. тонн внешнеторговых.

Внешнеторговый оборот за этот период превысил \$370 млрд. В морских портах было обработано более 500 млн. тонн внешнеторговых грузов, в т.ч. более 400 млн. тонн в российских портах.

Автотранспортом в 2005 году в международном сообщении было перевезено более 27 млн. тонн грузов, из них почти 11 млн. тонн – российским автотранспортом, растут перевозки по железной дороге, активизируются воздушные перевозки. Большая часть этих грузов была обработана российскими экспедиторами.

Российские экспедиторы в той или иной степени обрабатывают практически весь отечественный внешнеторговый грузооборот, при этом они поддерживают самые тесные отношения со своими китайскими коллегами в организации перевозок между нашими странами по морю, железной дороге и автотранспортом. И мы уверены, что это сотрудничество способствовало достижению внешнеторгового товарооборота между нашими странами в \$29 млрд. Для России эта цифра означает около восьми процентов внешнеторгового оборота страны.

Отрадно отметить, что в последнее время российские и китайские экспедиторы проводят совместную работу по расширению транзитных перевозок китайских грузов с использованием российской территории. Можно с уверенностью сказать, что транспортно-экспедиторский сектор России обеспечил полностью потребности страны в перевозках и экспедировании грузов.

Однако такое положение было достигнуто не сразу. Ассоциации пришлось проделать длительный и сложный путь. Ассоциация была создана теперь уже в далеком 1990 году и начала свою деятельность практически с нуля. Членами ассоциации были всего пять организаций. В настоящее время членами ассоциации являются более двухсот крупнейших и сильнейших в профессиональном отношении экспедиторских предприятий.

Прежде всего необходимо отметить непреходящую роль ассоциации в создании правовой основы экспедиторской деятельности в стране. При активном участии ассоциации принята соответствующая глава Гражданского кодекса страны, регулирующая деятельность сторон при заключении договора на экспедирова-

ние. Ассоциация разработала Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», который был принят парламентом страны и подписан Президентом Российской Федерации в 2003 году. В настоящее время ассоциация работает над утверждением правительством «Правил транспортно-экспедиционной деятельности» и принятием закона о транзите.

Ассоциацией разработаны национальные стандарты Российской Федерации, регулирующие экспедиторскую деятельность. Стандарты подтверждены на государственном уровне. Они определяют общие требования к экспедиторским услугам и установили их классификацию.

Таким образом, завершается создание в стране стабильного правового поля для деятельности экспедиторов как на внутреннем, так и на международном рынке.

Следует отметить, что деятельности экспедиторов в значительной мере способствует участие ассоциации в работе деловых советов предпринимателей, созданных во властных структурах. На сегодня ассоциация входит в состав 14 правительственных и общественных организаций и ведомств, через которые она проводит политику по созданию благоприятных условий для деятельности российских экспедиторов. В частности, ассоциация является членом соответствующих советов при Минтрансе, Минэкономразвития, Федеральной таможенной службе, Торгово-промышленной палате и др.

Особое место в работе ассоциации занимает информационно-аналитическая и консультационная деятельность. В течение последних 15 лет экспедиторы получают из ассоциации материалы, информацию и консультации по вопросам внутренней и внешней экспедиторской деятельности, что в сложнейших условиях перехода отрасли в рыночные отношения позволило избежать каких-либо срывов в информационном и консультационном обеспечении, и это дало членам ассоциации возможность добиваться вышеуказанных высоких показателей в экспедировании грузов.

Активно работает сайт ассоциации, на котором постоянно помещается оперативная информация о состоянии и требованиях, предъявляемых к экспедированию. В ассоциации регулярно выходит отраслевой журнал «Международный экспедитор», который насыщается необходимой для экспедиторов информацией. К информационной и пропагандистской работе привлекаются иностранные печатные издания.

Серьезное место в работе ассоциации по пропаганде экспедиторской отрасли уделяется участию в выставках, конференциях, форумах и других подобных мероприятиях как в стране, так и за рубежом. Участие в таких мероприятиях оказывает положительное влияние на повышение престижа ассоциации и ее членов и служит стимулом активизации отношений экспедиторов между собой, с партнерами и перевозчиками.

Всем хорошо известно, что в рыночных условиях важное значение имеет надежность и профессионализм деловых партнеров. С целью поддержания порядка в этом отношении ассоциация получила от государства пра-

во осуществлять на добровольной основе сертификацию качества экспедиторских услуг. При ассоциации создана специальная комиссия для выполнения этой задачи, она действует на регулярной основе.

К настоящему времени многие члены ассоциации прошли сертификацию и получили соответствующие свидетельства. Таким образом клиенты имеют возможность получить документальное подтверждение профессиональной надежности экспедитора, а экспедиторы осознают необходимость иметь такое документальное подтверждение, поскольку оно позволяет им с уверенностью заявлять, что оказываемые ими экспедиторские услуги соответствуют национальным стандартам и отвечают требованиям рынка как внутри страны, так и за рубежом.

Ассоциация располагает своим независимым третейским судом и может рассматривать спорные вопросы в отношениях экспедиторов между собой и между экспедитором и их партнерами.

Исключительно полезную роль в деятельности ассоциации занимает обучение экспедиторских кадров и повышение их квалификации. Для выполнения этой задачи ассоциация создала Центр повышения квалификации и получила от ФИАТА право вести обучение в соответствии с международными требованиями. Этот центр активно работает, ежегодно в нем проходят обучение до 250 слушателей, в т.ч. около 30 – по международной программе ФИАТА. Всем слушателям вручаются дипломы об их окончании – национальные и международные соответственно.

Значительную часть времени в своей деятельности ассоциация уделяет работе в рамках ФИАТА. В эту организацию ассоциация была принята в 1992 году и с тех пор принимает активное участие в ее работе.

В частности, руководство ассоциации в течение всего срока ее деятельности входило в расширенный совет, а директор Центра повышения квалификации – в Консультативный совет по профессиональному обучению. Члены ассоциации и ее руководство принимали энергичное участие во всех конгрессах и пленарных заседаниях ФИАТА.

Особенно проявилась работа ассоциации в претворении идей ФИАТА в жизнь во время подготовки и проведения Всемирного конгресса ФИАТА-2005 в Москве. Были решены задачи организационно-правового характера с высшими органами власти, получена поддержка правительства России и г. Москвы. Министр транспорта и мэр Москвы приняли президента ФИАТА и провели с ним переговоры, в результате которых было достигнуто совпадение взглядов на роль и значение конгресса и выработаны единые подходы к решению задач, касающихся подготовки и проведения этого мероприятия.

Делегаты конгресса были обеспечены помещениями самого современного делового центра столицы – ЦМТ. Им были предоставлены лучшие гостиницы города, обеспечена визовая поддержка и транспортное перемещение. Делегатам и гостям конгресса была предоставлена обширная культурно-развлекательная программа. В целом ассоциации также удалось решить и задачи финансового обеспечения конгресса. Благодаря

этой работе в конгрессе приняли участие более тысячи делегатов из 78 стран мира. Это самый высокий показатель за последние годы. Конгресс ФИАТА-2005 в Москве имел широкий положительный резонанс как у нас в стране, так и за рубежом. Ассоциация получила достаточное количество восхитительных откликов от наших иностранных коллег с благодарностями за оказанный им прием, организацию и проведение конгресса.

Состоявшийся в Москве Всемирный конгресс ФИАТА дал положительный стимул развитию экспедиторской отрасли в России и укреплению позиций отечественных компаний на рынке экспедиторских услуг. Этот конгресс явился самым важным событием в транспортной и экспедиторской отраслях нашей страны за последние десятилетия и дал возможность глубже понять, что такое экспедиторская деятельность и ее роль в экономическом развитии страны.

Вместе с тем, несмотря на 15-летний успешный марафон, в экспедиторской сфере Российской Федерации остается еще достаточно много нерешенных трудных задач: это и повышение качества экспедиторских услуг, и отсутствие системы лицензирования, и защита национального рынка от иностранных конкурентов, и повышение членства в ассоциации. В качестве серьезного недостатка необходимо отметить отсутствие в транспортной стратегии страны положений о развитии экспедиторской отрасли и экспедиторских компаний.

Мы полагаем в дальнейшем активнее внедрять в практику прогрессивные формы экспедирования, включая применение экспедиторских документов ФИАТА:

- разработать стратегию совершенствования экспедиторской отрасли страны;
- изучить возможность создания единой системы мониторинга за перемещением грузов и информации об этом перемещении;
- создать условия для недискриминационного доступа российских экспедиторов к экспедированию грузов на всех видах транспорта;
- просить министра транспорта России;
- включить в Транспортную стратегию страны разработку концепции развития национальных экспедиторских систем регионально-го, федерального и международного уровня;
- содействовать реализации 2-3 проектов по организации национальных и транснациональных экспедиторских компаний на принципах смешанного частно-государственного партнерства.

Таким образом, ставится задача сделать Россию одним из логистических центров мира.

Из вышесказанного следует вывод, что созданная более 15 лет назад Ассоциация российских экспедиторов успешно прошла через все сложности переходного периода в экономике страны, активно работая над расширением сотрудничества между экспедиторами, координируя их деятельность, устанавливая деловые связи с зарубежными партнерами. Эта работа позволила бесперебойно обеспечивать экспедиторскими услугами постоянно растущий грузооборот страны. Можно с уверенностью сказать, что российские экспедиторы – члены ассоциации не допустили срывов в экспедиторском обслуживании как внутренних, так и внешних грузоотправителей.



Уважаемые друзья, коллеги!

Поздравляем Вас с Новым 2007 годом и Рождеством Христовым!



ЛУКОЙЛ
ЧЕРНОМОРЬЕ



*Как приятно, что есть праздник,
которому радуются все.
Праздник, который не знает границ
ни во времени, ни в пространстве,
ни в возрасте.*

*Наверное, единственный праздник
в году, который обещает нам чудо!
Да и не важно, произойдет оно или нет...
Важно то, что мы в него верим.
И если эта вера и ожидание чуда в нас
не угасает, значит, самые великие события
в нашей жизни еще не свершились.*



*Желаем Вам здоровья, счастья, удачи и много
приятных сюрпризов в наступающем году!*

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ – ЗНАЧИТ ЛУЧШИЕ!

Наш журнал регулярно уделяет внимание теме сертификации экспедиторов. В частности, в первом номере за 2006 год в статье «Сертификация – не роскошь, а насущная потребность» достаточно подробно освещена нынешняя ситуация с добровольной сертификацией российских транспортно-экспедиторских предприятий. Этой теме будут посвящаться публикации и в дальнейшем. Сейчас же, по завершении 2006 года, обращаем внимание читателей на те компании, которые за минувшее время успешно прошли проверку соответствия оказываемых ими услуг требованиям национальных стандартов.

К этим предприятиям относятся:

- **ЗАО «ЛУКОЙЛ-Черноморье»**, г. Новороссийск,
генеральный директор Зашихин Алексей Владимирович;
- **ЗАО «Интертранс»**, г. Москва,
генеральный директор Конарев Николай Семенович;
- **ООО «Фирма «РейлСервис»**, г. Москва,
генеральный директор Иванов Владимир Борисович;
- **ООО «Оптимум-Интер»**, г. Москва,
генеральный директор Коротеев Алексей Алексеевич;
- **ЗАО «СТИМ»**, г. Москва,
генеральный директор Бородулин Александр Михайлович;
- **ООО ТЭК «Кама-Логистик»**, г. Нижнекамск,
генеральный директор Мустафин Вазедин Зиатдинович;
- **ЗАО «Холдинг МТК-Центр»**, г. Красноярск,
генеральный директор Кадулин Владимир Александрович;
- **ООО «Волгаинтранс»**, г. Самара,
генеральный директор Щепков Владимир Николаевич;
- **ЗАО «Армадилло»**, г. Москва,
генеральный директор Круглов Сергей Игоревич;
- **ООО «БЭТ-Экспресс»**, г. Москва,
генеральный директор Новохатский Константин Тимофеевич;
- **ООО «МЕЖТРАНС-1»**, г. Москва,
генеральный директор Морозов Борис Борисович;
- **ЗАО «Евросиб-Логистика»**, г. Санкт-Петербург,
управляющий директор Колесников Андрей Анатольевич;
- **ООО ТЭФ «Владивостоквнештранс»**, г. Владивосток,
генеральный директор Конко Татьяна Вадимовна;
- **ООО «Континент Лоджистикс»**, г. Москва,
генеральный директор Вторушин Андрей Александрович.

Учитывая настоятельные рекомендации руководства ФИАТА усилить работу по повышению квалификации экспедиторов, в том числе и российских, с подтверждением качества этой квалификации всеми доступными средствами и просьбу регулярно информировать секретариат этой международной организации о принимаемых в этом отношении мерах, Ассоциация российских экспедиторов представила вышеуказанный список российских компаний, прошедших сертификацию, в секретариат ФИАТА для практического использования.



грузовые железнодорожные перевозки

по России, СНГ, в ближнее и дальнее зарубежье

Услуги

- Перевозка грузов всеми видами подвижного состава по железным дорогам России, стран СНГ, Европы, Монголии и Китая
- Интермодальные международные перевозки через порты России, Украины и стран Балтии
- Экспедирование экспортно-импортных и транзитных грузов
- Предоставление контейнеров Российских железных дорог и собственных контейнеров для перевозки грузов на экспорт в страны Западной Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона, в Китай, США и др.
- Комплекс таможенных и страховых услуг
- Отслеживание подвижного состава в пути

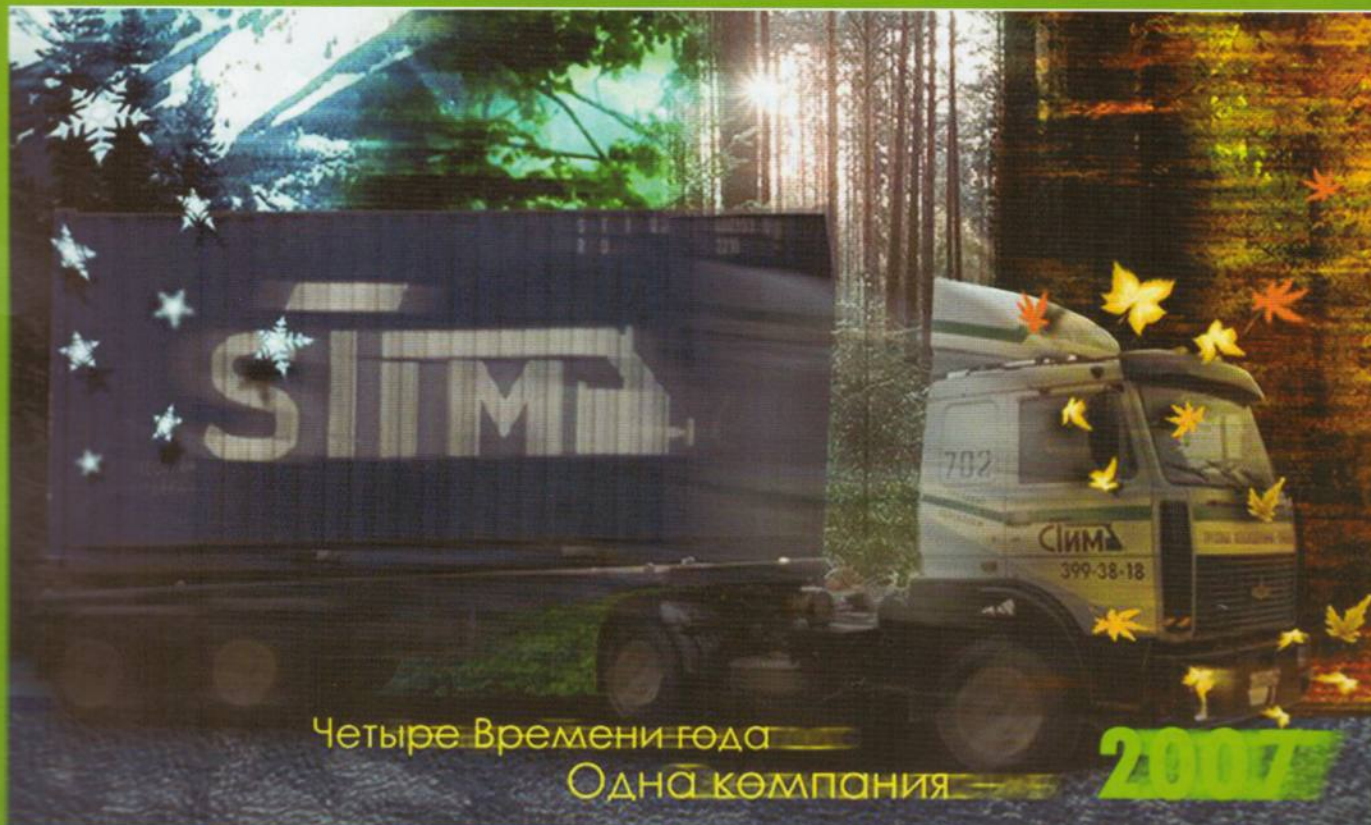
Преимущества

- Собственный парк контейнеров и автомашин
- Широкая филиальная сеть по России
- Сотрудничество с операторами контейнерных перевозок в странах Западной Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона, Китая
- Сервис «от двери до двери»

Тел. (495) 641-05-35
E-mail: stim@stim.ru
<http://www.stim.ru>

Дорогие друзья!

С Новым годом! Счастья, здоровья и процветания!



Четыре Времени года
Одна компания

2007

Транспортные проекты станут привлекательней



29 сентября 2006 года заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Мишарин провел в Сочи круглый стол «Развитие транспорта – ключевой фактор обеспечения экономического роста».

Александр Мишарин отметил, что транспорт занимает особое место среди других отраслей экономики. «В силу своих системообразующих и связующих функций транспорт напрямую влияет на эффективность и конкурентоспособность большинства хозяйствующих субъектов, задает и обеспечивает динамику регионального развития, создает базу для ускорения и диверсификации экономического роста», – отметил он.

За последние годы роль транспорта в экономической системе России существенно изменилась. Растет инвестиционная привлекательность транспортного сектора, увеличивается объем экспорта транспортных услуг. Объем экспорта транспортных услуг за счет использования Россией своего географического преимущества может составить к 2010 году около \$10 млрд. в год.

За четыре года реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» общие расходы составили 1,5 трлн. рублей, в том числе:

- * за счет средств федерального бюджета – около 400 млрд. рублей,

- * за счет бюджетов субъектов Российской Федерации – 470 млрд. рублей,

- * за счет внебюджетных источников – 638 млрд. рублей.

Таким образом, на 1 рубль федерального бюджета расходовалось 1,2 рубля из бюджетов субъектов Российской Федерации и 1,7 рубля из внебюджетных источников.

Фактический объем финансирования транспортной отрасли из бюджета вырос в 2005 году по сравнению с 2004 годом на 36% и составил 150,8 млрд. рублей, при 174,7 млрд. рублей заложенных на 2006 год. «Соответственно, совместными усилиями мы смогли приостановить падение финансирования транспортной отрасли в течение предшествующих лет», – подчеркнул Александр Мишарин. При этом замминистра отметил, что это далеко не означает, что транспорт будет развиваться исключительно за счет средств бюджета. «Создание условий для повышения инвестиционной привлекательности и привлечения дополнительных частных инвестиций и средств пользователей в развитие транспортной инфраструктуры – это одна из основных задач, стоящих перед нами, и одновременно достаточно сложный процесс», – отметил он.

Сегодня, как показывает практика, процессы эти являются сложными и недостаточно согласованными. Основными проблемами, с которыми приходится сталкиваться государству и частным инвесторам при попытках реализации совместных инвестиционных проектов, на сегодня являются:

- Высокая капиталоемкость и длительные сроки окупаемости инфраструктурных проектов.

- Неразвитость внутренних финансовых и фондовых рынков, которые не способны обеспечить предоставление «длинных» заемных ресурсов.

- Отсутствие правовых основ, обеспечивающих защиту долгосрочных капиталовложений, в частности концессионного законодательства.

- Короткий цикл бюджетного планирования, не позволяющий выстраивать систему жестких гарантий бюджетного софинансирования долго реализуемых инфраструктурных проектов на протяжении всего периода строительства или реконструкции объекта.

- Отсутствие практики предоставления налоговых льгот и преференций для инвесторов, вкладывающих средства в капиталоемкие и долго окупаемые инфраструктурные проекты.

И, наконец, в качестве отдельной серьезной проблемы хотел бы выделить неразвитость земельного законодательства. В частности, для транспорта наиболее болезненными вопросами здесь являются: отсутствие четко прописанных регламентов резервирования и изъятия земель, а также неурегулированность вопросов землепользования в отношении земель транспорта и приинфраструктурных территорий.

Система добровольной сертификации услуг
транспортно-экспедиторских предприятий
Ассоциации экспедиторов Российской Федерации

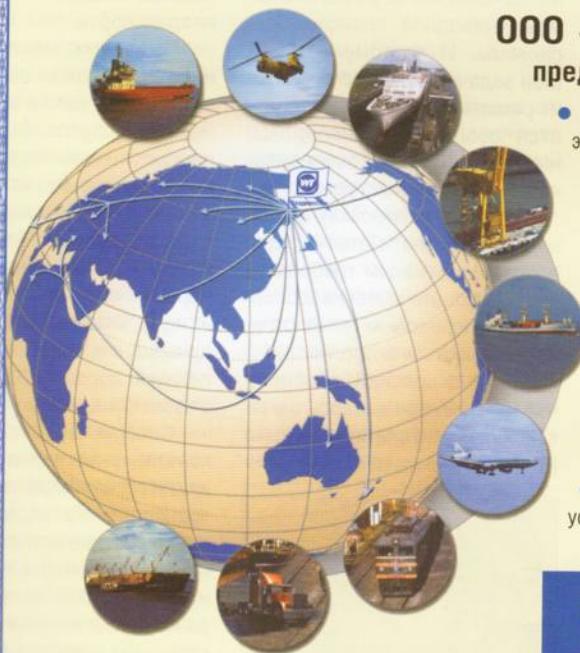


СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

**ВЛАДИВОСТОК
ВНЕШТРАНС**



**VLADIVOSTOK
VNESHTRANS**



**ООО «ТЭФ «Владивостоквнештранс»
предлагает следующие услуги:**

- разработку оптимальных транспортных схем перевозки экспортно-импортных грузов, в том числе на стадии заключения контрактов
- организацию перевалки и перевозки внешнеторговых грузов, их экспедирование в любом виде сообщения через порты Приморья, пограничную железнодорожную станцию Хасан, международный терминал аэропорта Артем
- организацию перевозок транзитных грузов из Северо-Восточного Китая в США через порты Приморья (в рамках транспортного проекта «Коридор Восток – Запад»)
- фрахтование судов во всех видах сообщений
- оперативное информационное обслуживание грузовладельцев
- комплекс предоставления таможенно-брокерских услуг, услуг по реализации внешнеэкономических контрактов

690990, г. Владивосток, ул. Фонтанная, 55
Тел: (4232) 22-83-64. Факс: (4232) 22-69-00
Международный (VTC) тел./факс: (7+50985)+1+2520
E-mail: mail@vvtprimorye.ru <http://www.vvt.ru>

С Новым 2007 годом!

26 октября 2006 года в Москве состоялось 26-е заседание Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ (КТС СНГ).

В заседании приняли участие министр транспорта и связи Украины **Николай Рудьковский**, министр транспорта и связи Армении **Андраник Манукян**, министр транспорта и коммуникаций Казахстана **Серик Ахметов**, представители бизнеса и профессиональных союзов стран СНГ.

Открывая встречу, министр транспорта РФ **Игорь Левитин** отметил, что кооперация в сфере транспорта, совместная реализация транспортных проектов являются важнейшими условиями успешного экономического развития стран СНГ.

Успех – в кооперации

Общий настрой участников встречи, выступления министров транспорта СНГ показали, что сотрудничество в



этой области между государствами выходит на новый качественный уровень. Успешно реализуется ряд совместных проектов, некоторые из которых особо отметил министр транспорта РФ: это строительство автомобильного моста через пограничную реку Кигач на границе России и Казахстана – важного участка международной трассы Е-40; модернизация автодороги Астрахань–Атырау для совместного российско-казахстанского освоения нефтегазового месторождения Курмангазы; развитие автомобильных дорог вокруг Черного моря на основе проекта автомагистрали «Черноморское кольцо», реализуемого под эгидой ОЧЭС; производство на российско-казахстанском СП «Казахстанский локомотив» первого

маневренного тепловоза; строительство в России на верфях г. Петрозаводска судов серии «Карелия», спроектированных украинским КБ судостроения.

Председатель КТС СНГ **Чингиз Измайлов** сообщил о главных мероприятиях, проведенных совещанием за истекший период, и прокомментировал основные направления, по которым проводилась работа между 25 и 26-м заседаниями КТС.

По его словам, наиболее плодотворно развивалось сотрудничество по автомобильному транспорту, технологиям, образованию.

Затем собравшиеся перешли к обсуждению таких вопросов, как эффективное использование транзитных потенциалов и наращивание экспортных услуг стран СНГ, состояние безопасности на транспорте, законодательные аспекты работы транспортной отрасли на пространстве Содружества.

Особое внимание было уделено выступлению министра транспорта и связи Украины **Николая Рудьковского**. В нем, в частности, была четко отражена готовность украинской стороны к развитию конструктивного диалога по всем проблемам и вопросам с российскими коллегами и партнерами по СНГ. Вместе с тем министр подчеркнул, что обозначившееся в последнее время увеличение торгового оборота между странами европейского и азиатского регионов требует

объединения усилий по выработке согласованной взаимовыгодной транспортной политики, а также развития международных (Азия–Европа) транспортных коридоров и организации транзитных перевозок грузов. В этом контексте, заметил он, украинская транспортная система рассматривается как одно из звеньев евро-азиатской международной транспортной системы. И поэтому важнейшей задачей, которую предстоит решать специалистам, является создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей на должном уровне потребности в перевозках пассажиров и грузов и отвечающей всем современным требованиям, касающимся таких областей, как передовые технологии, безопасность и экология.

Н. Рудьковский сообщил, что на Украине началось с учетом положительного опыта России и Казахстана реформи-



рование железнодорожного транспорта. Проводятся также

мероприятия по упрощению процедур пересечения транспортными средствами государственных границ Украины, организации бесперебойного пропуска транспортных потоков через границу, внедрению современных технологий перевозок, совершенствуется тарифно-ценовая политика и система ценообразования на услуги транспорта.

По мнению министра Украины, очень важен поиск новых, оптимально удобных транспортных маршрутов. В этой связи перспективным становится такое направление, как интермодальные перевозки. Украинская сторона имеет положительный опыт контейнерных перевозок: за последние 6 лет их среднегодовой рост в международном сообщении по железным дорогам Украины составил более 25%.

Способствовало развитию контейнерных перевозок и создание государственного центра транспортного сервиса «Лиски», в составе которого контейнерный терминал в Киеве мощностью до 500 контейнеров в день. Также ведутся работы по созданию и развитию логистических комплексов в наиболее крупных грузообразующих центрах Украины.

Вопросы, связанные с развитием транзита, занимают особое место в формировании транспортной политики Украины. Анализ транзитных грузов свидетельствует о том, что более 50% транзита, прошедшего по территории Украины, составляют грузы из РФ и Казах-

стана. Так, по итогам 2005 года через границы Украины по выходу из Казахстана перевезено 3,6 млн. тонн, а по входу – 0,38 млн. тонн. В сообщении с РФ объемы транзита по выходу составили 42,2 млн. тонн, по входу – 3,1 млн. тонн. В то же время объемы транзитных грузопотоков из некоторых регионов Азии явно недостаточны.

В этом году утверждена Программа развития национальной системы международных транспортных коридоров на период 2006-2010 гг. Реализуются проекты развития перегрузочных комплексов и расширения контейнерных терминалов в морских торговых портах, включая порты Одессы и Ильичевска.

Положительные результаты дало введение единого перевозочного документа – унифицированной накладной.

Обращаясь к участникам совещания, министр транспорта Украины предложил с целью минимизации задержек поездов на государственных границах в самое ближайшее время рассмотреть возможность применения унифицированной накладной на железнодорожных коридорах евразийского пространства СНГ. Необходимо также заняться совершенствованием тарифной базы – в оптимальном варианте транзитный тариф должен повысить конкурентоспособность железных дорог в евразийском сообщении.

Тема транзитных перевозок и транспортных коридоров прозвучала и в выступлении министра транспорта и связи Казахстана **Серика Ахметова**. Он отметил, что Россия и Казахстан сегодня имеют геостратегический мощный транзитный потенциал, воспользоваться которым могут практически все участники СНГ. А та транспортная стратегия, которая недавно утверждена в Казахстане, дает возможность в течение ближайших 5 лет наладить и возобновить ряд путей, которыми пользовались еще наши предки (*Великий шелковый путь.* – Прим. ред.).

Великий шелковый путь, ранее проложенный для торговых караванов, теперь современный транспортный коридор,



соединяющий Западный Китай с Западной Европой через юг Казахстана. Его длина составляет 8,5 тысячи километров; из них по территории Казахстана – 2,5 тысячи километров, по территории России – 3,5 тысячи километров.

Что касается железных дорог, то «точки» соединения (по этому направлению) с Россией будут завершены не позднее чем через 2 года.

«Наши программы по строительству и реконструкции этих транспортных коридоров, – отметил С. Ахметов, – уже скорректированы. Их окончательный запуск состоится до 2011 года. Эксплуатация этих магистралей даст возможность осуществлять не только крупные транзитные перевозки через Казахстан и Россию в Западную Европу, они также будут соединены с транспортными коридорами Средней Азии».

Также достигнуты договоренности по таким серьезным проектам, как соединение железных дорог юга и запада Казахстана с выходом на порт Каспийского моря. «По нашим подсчетам потребуется 3 года, чтобы завершить это строительство – сейчас согласовываем этот вопрос с российскими коллегами. Очевидно, что создание таких мощных транспортных узлов делает возмож-

ным их соединение с другими транспортными узлами СНГ. И поэтому наши страны – Россия и Казахстан – готовы к самому серьезному сотрудничеству со всеми представителями Содружества».

О том, как идет реализация проекта строительства Самарского транспортно-консолидирующего центра, участникам встречи рассказал министр транспорта, связи и автомобильных дорог Самарской области **Борис Ардалин**.

– К созданию самарской логистической транспортной системы – было принято соответствующее постановление областной администрации – в области приступили в 1995 году. За период до 2004 года были проведены научно-исследовательские, аналитические и проектные работы, которые и позволили обосновать необходимость создания **транспортного консолидирующего центра** по обработке грузов и контейнеров.

В 2005 году были разработаны и скорректированы обоснования необходимых для строительства самарского центра инвестиций. В основе проекта центра – обеспечение эффективного развития евразийских международных транспортных коридоров, создание принципиально новых для внутренних водных путей Рос-

сии объектов транспортной инфраструктуры. В процессе работы над проектом учитывалось все: строительство мостового перехода через Волгу в районе Сызрани, реконструкция и модернизация международного аэропорта, необходимость развития сети складов и терминалов и т.д.

Базовые площадки центра с мультимодальными терминальными комплексами было решено разместить в Тольятти и Сызрани, откуда грузопотоки должны перераспределиться в направлении Транссиба, Казахстана, Китая, южных портов России и Украины, а также на северо-запад, в Петербург.

Сухие терминалы, сеть складов должны быть расположены (по проекту) и в пригородной зоне Самары и выполнять функции «консолидации/расконсолидации» грузов с использованием взаимодействующих железнодорожного и автомобильного транспортов. Информационно-аналитический центр, устроенный в Самаре, обеспечивает, в свою очередь, функционирование всего комплекса в едином информационном пространстве.

Для реализации данного проекта, безусловно, необходимы (о чем упоминалось выше) инвестиции. Нами была предложена ориентировочная

схема участия инвесторов, в ней в разном процентном соотношении представлены следующие участники: инвестиционный фонд, правительство области, частные инвесторы.

В августе этого года Главгосэкспертиза России дала положительное заключение на обоснование инвестиций в строительство центра со следующими показателями: общая стоимость строительства – 7 млрд. рублей, срок окупаемости вложенных средств – 10,5 лет. В результате реализации проекта на территории Самарской области будет создан современный грузообработывающий комплекс, делающий возможным объединение существующих инфраструктурных объектов по обработке грузопотоков, осуществление строительства новых и модернизацию старых комплексов на Куйбышевской железной дороге, речных портах гг. Тольятти и Сызрани. В итоге все участники перевозочного процесса получают самый современный многоуровневый транспортно-логистический, высокотехнологичный «продукт». Для товаропроизводителей и транспортных предприятий Самарского региона создаются возможности выхода на мировые товарные и фрахтовые рынки и еще целый ряд преимуществ. К тому же объекты консолидирующего центра принесут области 1300 дополнительных рабочих мест.

«Наш проект, – отметил докладчик, – получил одобрение Минэкономразвития РФ, и в ближайшее время подготовленная концепция этого документа будет передана на рассмотрение в экспертный совет по государственно-частному партнерству Минтранса РФ. А в 2007 году мы планируем приступить уже к разработке сметной документации».

Министр транспорта РФ **И. Левитин** в этой связи отметил **важность и необходимость создания логистических систем, добавив, что Минтранс уже инициировал создание логистической ассоциации грузо-перевозчиков.**

Одна из важнейших тем –

«О состоянии безопасности на транспорте в Содружестве Независимых Государств» была затронута в докладе первого вице-президента Международной академии транспорта **В. Досенко.**

Сложившуюся к настоящему времени ситуацию в области безопасности перевозок на пространстве СНГ выступающий обозначил как кризисную, имеющую тенденцию к увеличению аварийности со всеми вытекающими последствиями. Посетовав на недостаточность информации, он подчеркнул, что, даже по имеющимся данным, в СНГ показатели аварийности и уровень безопасности дорожного движения допускает возникновение очень высоких рисков.

До сведения присутствующих было доведено, что Международная академия транспорта в состоянии подготовить модельный закон о транспортной безопасности на пространстве СНГ, тем более что опыт подобных разработок уже имеется.

Есть также готовность после предварительной проработки, к тому же ситуация обязывает, провести в 2007 году Международную конференцию по проблемам безопасности, а также ряд круглых столов по отдельным отраслям и проблематике, связанных с обеспечением (и повышением) уровня безаварийности транспортных перевозок. Но для качественного проведения данных мероприятий, конечно же, необходимо иметь полный набор сведений о состоянии дел на всех видах транспорта.

Для того чтобы были разработаны предложения и приняты комплексные меры по улучшению положения с дорожной безопасностью, необходимо создать **базу данных о состоянии аварийности в странах Содружества.** Она должна быть создана с учетом данных министерств транспорта и других ведомств Содружества, отвечающих за весь комплекс проблем, связанных с обеспечением безопасности на транспорте, включая технические и экологические аспекты.

По словам докладчика, ес-

ли в ближайшие 3-5 лет правительственные структуры СНГ не обеспечат строительство современных транспортных коммуникаций и не оснастят транспортный комплекс высокоэффективными средствами безопасности, то положение может стать не просто кризисным, а даже необратимым.

Как отметил **И. Левитин**, решение этого затянувшегося вопроса откладывать нельзя: **«Проблемы безопасности должны стать приоритетными для соответствующих государственных структур СНГ. Слишком велика их составляющая в деле осуществления экономических и социальных преобразований».**

О позиции КТС СНГ в вопросе функционирования системы МДП рассказал главный



эксперта по таможенным вопросам постоянного представительства Международного союза автомобилистов (IRU) в СНГ **А. Шмелев.**

– Система МДП (международные дорожные перевозки) за 60 лет своего существования проявила себя как эффективный инструмент содействия развитию торговли, транспорта и в целом международных экономических связей, подчеркнул в начале выступления докладчик. Она во многом способствовала тому, что в большинстве стран Содружества за последние годы сформировалась и успешно развивалась отрасль международных автоперевозок. Сравнение Конвенции МДП с живым организмом не является преувеличением – она функционирует, своевременно реагируя на вызовы вре-

мени и появление новых информационных технологий.

Возможности конвенции подтвердила и успешная реализация целого ряда проектов. Например, была разработана международная компьютерная сеть, что позволило осуществлять контроль над перевозками в 55 странах мира. Сюда же можно отнести и спецпроект (разработан Федеральной таможенной службой), дающий возможность в режиме реального времени контролировать завершение перевозок.

Проблемы стали возникать с переходом стран Евросоюза на собственную систему таможенного транзита – участились нападки на систему МДП со стороны европейского сообщества. Предпринимаются усилия представить в искаженном свете, а иногда и просто дискредитировать деятельность Международного союза автомобильного транспорта и, соответственно, положения Конвенции МДП.

Но вполне очевидно, что прекращение действия конвенции, ее замена на какую-либо альтернативную систему приведет, подчеркнул докладчик, к значительному (в десятки раз) удорожанию для автоперевозчиков СНГ гарантийного механизма, который в данной ситуации будет «вынужден опираться» на существующие в Евросоюзе ставки банковских гарантий. К тому же нельзя сбрасывать со счетов и специфические требования их получения. Здесь, безусловно, присутствует и еще одна причина – некоторые страны ЕС (в частности, Германия и Нидерланды) стремятся таким способом оградить себя от возрастающей конкуренции со стороны восточных соседей. Что по сути, является проявлением неопротекционизма. Дело дошло до того, что ставится под сомнение основополагающий принцип Конвенции МДП – ее гарантийный механизм.

Нововведения и предложения ЕС в области транспортной политики и таможенного регулирования не остаются без внимания, но, тем не менее, для стран Содружества сегодня альтернативы (так считают

специалисты) системе МДП нет. Ее сохранение является для нас жизненно важным моментом. Данный тезис подтверждается и тем, что количество перевозок, осуществляемых международными автоперевозчиками СНГ в последние 3 года, имеет стабильную тенденцию к увеличению.

По мнению А. Шмелёва, только решительная позиция на официальном уровне всех представителей СНГ позволит снять напряженность и сохранить систему МДП и, соответственно, приоритет интересов автоперевозчиков стран Содружества.

Главным итогом 26-го заседания КТС СНГ можно назвать консолидированное понимание того, что работа совещания в ближайшее время должна быть направлена на устранение существующих препятствий и создание общего транспортного пространства в условиях развития экономики стран Содружества, а также сопредель-



ных государств, заинтересованных в развитии транспортного потенциала СНГ.

Первые конкретные шаги в этом направлении уже сдела-

ны: создана Концепция согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 года, проводится активная работа по

присоединению к конвенциям и соглашениям ООН, их ратификации.

Андрей ЗАБОЛОТСКИЙ,
наш спецкор

101990, Москва, Уланский пер., 22, стр. 2
Тел.: (495) 232-99-62
E-mail: yakor@yakor.ru
www.yakor.ru

ОТКРЫТОЕ СТРАХОВОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ЯКОРЬ



Страхование всех рисков при перевозке грузов

- грузов, перевозимых любым видом транспорта
- ответственности перевозчиков, экспедиторов, таможенных перевозчиков
- складских запасов и таможенных складов
- транспортных средств, ОСАГО, «Зеленой карты»
- страхование выезжающих за рубеж

Под патронатом Минтранса РФ;
ФГУП «Росморпорт»;
Ассоциации морских портов России.

В 2006 году вышло 2-е издание
справочника

«МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ»

Деловая информация
по каждому порту страны

Информация о навигационных условиях мореплавания, перегрузочных мощностях, номенклатуре грузов и объемах перевалки, тарифах на ППР, портовых сборах, перспективах развития портов.

По вопросам покупки книги
обращаться по адресу:
105187, Москва, Окружной проезд, д. 15
Тел./факс: (495) 763-54-20, 366-62-55
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

Третье издание выйдет
в августе 2007 года
Приглашаем принять участие

Нормативные акты должны соответствовать времени



27 ноября 2006 года в «Президент-отеле» состоялся практический семинар по проблемам нормативно-правовой базы транспортно-экспедиторской деятельности, организованный Ассоциацией российских экспедиторов совместно с Центром повышения квалификации.

На семинаре были рассмотрены вопросы применения действующих нормативных актов в области транспортно-экспедиторской деятельности.

В выступлении президента АРЭ **Валерия Алисейчика** был дан обзор той нормативной базы, которой могут пользоваться экспедиторы на современном этапе. Это определение профессии «транспортный экспедитор», утвержденное Министерством труда Российской Федерации в 1998 году, Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. № 87, «Правила транспортно-экспедиционной деятельности», утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации 8 сентября 2006 года № 554, Национальные стандарты ГОСТ Р 52297 – 2004 и ГОСТ Р 52298 – 2004.

В. Алисейчик отметил, что не все нормативные акты, регулирующие экспедиторскую деятельность, отвечают фактическим требованиям деятельности экспедиторов и по прошествии времени с даты принятия требуют их усовершенствования. Было высказано пожелание к экспедиторским фирмам дать свои предложения по изменению тех нормативных актов, которые, по их мнению, не соответствуют действующим реалиям.

Вице-президент АРЭ **С. Желаннов** рассказал о проблемах, с которыми встретились разработчики при прохождении проектов нормативных актов по государственным структурам, когда первоначальный проект изменялся до неузнаваемости.

По проблемам ответственности экспедитора и с обзором арбитражной практики в этой области выступил **В. Спицин** – заместитель начальника отдела правовой информации отраслевых законодательных актов и технических регламентов Министерства транспорта РФ. Он остановился на тех проблемах, с которыми встречаются экспедиторы при выполнении транспортно-экспедиторских услуг.

По вопросам подготовки проекта нового документа, регулирующего формы и порядок заполнения экспедиторских документов, выступил **В. Третьяков**, юрист АРЭ. Он остановился на проблеме подготовки форм документов, предусмотренных «Правилами транспортно-экспедиционной деятельности». В частности, было отмечено, что эти формы документов разработаны на основе ГОСТов, утвержденных еще во времена СССР, а также международных экспедиторских документов ФИАТА. В настоящее время проект разослан всем экспедиторам – членам ассоциации с предложением дать свои замечания по оформлению таких документов.

Советник ассоциации **В. Балалаев** посвятил доклад вопросу применения экспедиторских документов ФИАТА, их особенности и целесообразности использования экспедиторами, организуемыми перевозками грузов международной торговли.

Участники семинара дали обстоятельный анализ нормативных документов, принятых за последнее время, и предложенный по их изменению и дополнению. Все предложения приняты к анализу и обобщению аппаратом ассоциации и будут реализованы при формировании предложений экспедиторов по внесению изменений и дополнений в действующие нормативные акты, регулирующие экспедиторскую деятельность.

Похудевший транзит МОЖНО ВЫЛЕЧИТЬ ЗАКОНОМ

Транзит, как много в этом слове... Экономика многих стран в значительной степени зависит от функционирования этого весьма доходного и малозатратного бизнеса. Его можно сравнить с неиссякаемым золотым прииском или нефтяной скважиной. Надо только грамотно регулировать напор. В противном случае, поток пойдёт по принципу «наименьшего сопротивления».

Россия, владея возможностью предоставления транзитных услуг, в последние годы старалась реанимировать созданный ещё в советские времена транзитный механизм, и вроде бы удалось достичь определённых успехов – рост транзита в 2005 году составил около 40%.

На Транссиб активно стал приходиться бизнес. Но что-то, вероятно, пошло не так: как неожиданно выяснилось, основная доля транзита шла в Финляндию, а затем возвращалась в Россию. Пользуясь льготными железнодорожными тарифами на транзит из дальневосточных портов, на этом можно было неплохо заработать и российским компаниям, и финским. В Минтрансе вдруг решили заявить: «Но ведь это не транзит!». И отменили с 2006 года льготные тарифы с дальневосточных портов в направлении Европы. В итоге вместо достигнутых было 175 тыс. контейнеров, перевезли лишь около 25 тыс., да и те экспедиторы добывали «с кровью».

А где же настоящий транзит – те самые 200 тыс. ТЭУ, которые прочили в 2004 году руководители железнодорожного ведомства? Очевидно, этот поток так и не смогли привлечь на Транссиб: как и 6 лет назад, сегодня все вновь заговорили о несовершенной тарифной политике, портовых сборах, проблемах с таможней и сохранностью грузов.

Любой механизм, будь то механика, или экономика, нуждается в регулировке и желательно законом.

Как это ни парадоксально, но до сих пор в России нет закона, который бы определял участников и правила для транзитных перевозок.

Заполнить этот досадный пробел решила Ассоциация российских экспедиторов, которая совместно с Научным центром по комплексным транспортным проблемам разработала законопроект «О транзите» и в ноябре т.г. на круглом столе представил его общественности для обсуждения.

В обсуждении приняли участие заместитель министра транспорта Сергей АРИСТОВ, директор Научного центра по комплексным транспортным проблемам Вячеслав АРСЕНОВ, эксперт Департамента Минэкономразвития Даниил ТУРЛАНОВ, вице-президент Союза транспортников России Евгений КАЗАНЦЕВ, руководители транспортных и экспедиторских компаний, ассоциаций и союзов.

\$20 млрд. мимо России



Открывая круглый стол президент Ассоциации российских экспедиторов **Валерий Алисейчик** подчеркнул одна из главных причин проблемного транзита – отсутствие правового поля. «Необходимость его формирования очевидна, поскольку на транзит так или иначе влияют 17 различных госструктур. Согласовать их работу без единой правовой базы невозможно. Остановить транзитный груз может любое из этих 17 ведомств. Налоговому ведомству достаточно ввести НДС на порожний контейнер.

В. Алисейчик привёл довольно интересные цифры: объем средств, которые мировые компании тратят на транспортировку грузов на маршруте Юго-Восточная Азия и Европа, оценивается в \$20 млрд. Россия с этого оборота не получает ничего.

«За шесть месяцев 2006 года транзит контейнеров между Юго-Восточной Азией и Европой увеличился на 14%. Прогноз на следующий год – рост на 12%, на 2008 год – на 8%. Это устойчивый грузопоток, к которому мы никак не можем подойти», – отметил президент АРЭ.

По принципу свободы транзитных перевозок

Директор Научного центра по комплексным транспортным проблемам Минтранса **Вячеслав Арсенов** заявил, что законопроект, разработанный возглавляемым им институтом и АРЭ, основан на принципе свободы транзитных перевозок, когда транзит освобождается от всех пошлин и досмотров. Принятие такого закона, считает он, приведет российское транспортное законодательство в соответствие с нормами международной торговли. Будут определены виды товарно-транспортных накладных, признаваемых контролирующими органами для упрощения и ускорения контроля транзитных товаров на границе. «В итоге транзитные товары пойдут быстрее, процедура пересечения ими границы станет проще, а это позволит увеличить объем транзитных перевозок и рост экспорта транспортных услуг», – добавил он.



А в чем выгода государству?



Заместитель министра транспорта **Сергей Аристов**, выслушав предыдущих выступающих, с сожалением отметил, что ему отведена роль критика этого законопроекта.

По его словам, в законопроекте можно оставить две статьи, которые говорят о преференциях и освобождении транзита от досмотра и пошлин.

«Я задаюсь вопросом – транзит для нас это самоцель или получение выгоды? Если получение выгоды, то для кого? Если мы убираем все выплаты и досмотры, то в чем выгода и интерес государства?» – спросил участников обсуждения С. Аристов. По мне-

нию замминистра, нет необходимости писать закон, чтобы гармонизировать отечественное транспортное законодательство с международными нормативами по транзиту. Для этого достаточно ратифицировать международные конвенции, которые определяют эти нормативы.

Сергей Аристов обратил внимание участников обсуждения законопроекта на то, что те преимущественно, что дает грузоотправителю РЖД своими ускоренными перевозками, напичканы ликвидироваются на границах из-за неразвитости как таможенной, так и пограничной инфраструктуры. Но в законопроекте, отметил заместитель главы Минтранса, про пограничников ничего не сказано, как и о техническом развитии пунктов досмотра.

«Сама идея принятия отдельного закона о транзите поддерживается. Цели понятны, а вот способ их достижения через освобождение всех, кто будет возить транзитные грузы, от каких-либо платежей и досмотров спорен», – добавил он в заключение.

Что терять?



Эксперт Департамента государственного регулирования внешне-торговой деятельности и таможенного дела Минэкономразвития **Даниил Турланов** отметил, что проект закона должен содержать полную информацию о том, какие потери понесет федеральный бюджет после отмены таможенных пошлин. На что Валерий Алисейчик ответил: «Поскольку транзит на сегодня равен нулю, и поступления после развала СССР равны нулю, то и потери будут равны нулю».

«Наша идея заключалась в том, чтобы привлечь транзит в Россию.

Ни одна таможня в мире не зарабатывает на транзите. Заработок транзита везде заключается во фрахте», – подчеркнул он.

Транзит как элемент экономической состоятельности



Генеральный секретарь Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП) **Геннадий Бессонов** добавил, что транзит следует рассматривать не столько как механизм получения сиюминутной прибыли, а «как элемент нашей экономической и политической состоятельности».

«Китай формирует транзитные грузы в Европу в объеме полутора млн. контейнеров. Корея и Япония формируют еще 2,5 млн. контейне-

ров. В этом году через Россию ожидается транзит не более 38 тысяч контейнеров, тогда как еще в 2004 году эта цифра составляла 140 тысяч ДФЭ. Мы подошли к критической черте, после которой Россия может потерять свое право называться страной, которая является транспортным мостом между Азией и Европой», – отметил он.

Для того чтобы транзит пошел, добавил он, лучше сделать скидки для грузоотправителей, чем гнаться за немедленной прибылью. Казахстанские железные дороги, привел пример Г. Бессонов, готовы везти транзитные грузы по цене 15 центов за тонно-километр, что в 6-7 раз дешевле, чем в Европе – чтобы привлечь транзит и застолбить маршруты. Аналогичный подход Геннадий Бессонов предложил применить и в России.

А что внутри?



Замначальника управления по таможенно-брокерской деятельности ОАО «РЖД» **Анатолий Филиппов** отметил, что в проекте закона не был затронут вопрос о предварительном информировании таможенных органов о перевозимых грузах. Он подчеркнул, что никакого ускорения транзита не будет, пока таможня не начнет заблаговременно получать достоверную информацию о грузе.

«Заявляются расчески, а грузятся плазменные телевизоры. Таможня, естественно, это обнаруживает. Штрафы выплачиваем мы, как тамо-

женный перевозчик, предъявивший груз для проверки, а экспедитор остается в стороне. Попытки оспорить эти дела и переложить ответственность на того, кто заявил этот груз, редко приводят к положительному для нас результату», – подчеркнул Анатолий Филиппов.

Он напомнил, что на предыдущем круглом столе, когда обсуждалась проблема внедрения электронного документооборота на железной дороге, присутствовавший представитель таможенных органов сказал, что во всем мире электронное декларирование является основным звеном обеспечения как экспортно-импортных, так и транзитных перевозок.

«В США вы не ввезете ни одного контейнера, если заблаговременно местные таможенники не получат информации о том, что за груз в нем», – отметил А. Филиппов. Он добавил, что помимо таможенных органов на границе есть еще порядка семи контролирующих органов, которые могут влиять на транзит, например фитосанитарный и ветеринарный контроль.

«О них в законопроекте ни слова не сказано», – подчеркнул представитель РЖД.

Назад, в СССР



Генеральный директор компании Russotra («Руссотра») **Ольга Мельникова** в качестве средства предотвращения транзита незаконных грузов предложила вернуться к существовавшей в СССР системе выдачи транзитных разрешений, которые выдавали советские торгпредства.

«Пока груз едет транзитом, имя владельца в товаросопроводительных документах может смениться несколько раз. Транзитное разрешение выдавалось только после предоставления лицензии и получения информации о грузовладельце из СССР. Это позволяло четко определить, к кому можно

было обратиться за возмещением компенсации и с иными требованиями. Его введение уберет с рынка компании-однодневки и облегчит работу таможенных служб», – подчеркнула она.

Как не повторить ошибок транспортных коридоров



Вице-президент Союза транспортников России **Евгений Казанцев** напомнил о провале проекта создания транспортного коридора «Север – Юг» (маршрут Индия–Финляндия через Россию). Индийские фирмы были готовы переключить свои грузопотоки с моря на этот коридор, но, столкнувшись с задержками и потерей пробных контейнеров в наших портах, они решили работать через финский порт Котка. Когда возникла проблема с пробным индийским контейнером в порту Оля,

отметил Е. Казанцев, начальник порта предложил обращаться с вопросами в областное министерство транспорта, где, в свою очередь, посоветовали выйти на федеральный уровень.

Вице-президент СТР подчеркнул – этот провал показывает, что закон должен обязывать принимать решения всех лиц, причастных к транзиту грузов, на месте.

«Добиться желаемого результата мы сможем, только объединив наши усилия, иначе такой закон, накладывающий персональную ответственность на каждого участника, только нанесёт ущерб транзиту», – добавил Е. Казанцев.

Законопроект должен рассматриваться значительно выше



Руководитель отдела исследований на железнодорожном транспорте Института проблем естественных монополий **Владимир Савчук** согласился с Евгением Казанцевым, что к поддержке законопроекта следует привлечь как можно более широкий круг участников транзитного процесса. Он обратил внимание участников круглого стола на тот факт, что все те пожелания, которые будут внесены в проект, касаются прежде всего ограничений полномочий чиновника и наложения на него дополнительных обязанностей».

«В ведомствах постараются размыть все, что может создать чиновнику дополнительные хлопоты. Даже ресурса Минтранса может не хватить, чтобы сохранить в законе его рациональное зерно. Поэтому предлагающий закон орган должен быть над согласующими министерствами и ведомствами – Дума или Совет Федерации. Тогда, согласно чиновничьей иерархии, рассмотрение проекта будет ускорено. Кроме того, в этом вопросе естественным союзником разработчиков является и РЖД», – отметил Владимир Савчук.

Укажите точно: кто и за что!

Директор по правовым вопросам ОАО «Трансконтейнер» **Виктор Марков** назвал ключевой проблемой законопроекта его декларативный характер. Проблемы, с которыми сталкивается любой экспедитор при транзите, сказал он, положениями этого законопроекта не решаются. «Как представитель операторской и экспедиторской компании, могу сказать, что в таком виде законопроект нам не позволит привлечь какие-либо дополнительные объемы груза», – подчеркнул он.

В. Марков обратил внимание и на то, что стремление переложить содержательную часть закона на его подзаконную базу, акты правительства и президента могут привести к тому, что российский транспорт не получит работающего закона о транзите вообще. Он сказал, что если сперва принимается декларативный закон, а потом идут уточняющие и конкретизирующие подзаконные акты, то пройдут годы, прежде чем он заработает. После принятия проекта закона надо будет внести изменения в план нормотворческой деятельности правительства, предусмотреть перечень нужных подзаконных актов, потом утвердить их концепцию.

«И только потом мы начнем ходить по долгому кругу согласований по министерствам и ведомствам. Какого уровня и наполнения документ мы получим в результате такого согласования – вопрос открытый. Поэтому я сторонник того, чтобы законопроект нес декларативный характер в одной-двух статьях, говорящих о его целях. Дальше мы хотели бы более конкретных определений правил транзита и четкого описания того, кто за что отвечает. Такой документ позволит сразу начать использовать его в работе», – подчеркнул представитель «Трансконтейнера».



Транзит гасят задержки в крайних точках маршрута



Заместитель директора по контейнерным перевозкам ОАО «Дальневосточная транспортная группа» **Татьяна Гришко** сказала, что особое внимание в законе следует уделить решению проблемы задержек на начальных и конечных операциях при осуществлении транзитных перевозок. Все преимущество российских маршрутов по транзитному времени, заявила она, гасится именно там.

«Если в законе о транзите не оговорить наличие технологий этих операций с указанием ответственности за их отсутствие для всех участников перевозочного процесса – он не заработает. Нам нужен в законе временной регламент и ответственность за невыполнение этого регламента. Вот тогда бы мы справились с нашим основным недостатком и смогли предложить грузоотправителю привлекательные условия транзита», – подчеркнула она.

Подготовил Андрей КИРЕЕВ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ НАГРАДНОЙ ФОНД. КОМИТЕТ ПО НАГРАЖДЕНИЯМ



В настоящее время ННФ проводит награждение **Орденом «За заслуги»**, являющимся высшей степенью отличия для сотрудников: речных и морских портов, пароходств, морских и речных регистров, плавсостава морских и речных судов, технических служб, ветеранов. Орден «За заслуги» вручается за деятельность по восстановлению и развитию речного и морского транспорта России, портов России, транспортных коммуникаций.

Документы и характеристики на награждаемых высылаются по адресу: 191025, Санкт-Петербург, а/я 257
Недельскому Владимиру Вячеславовичу
Тел.: (812) 991-01-16 www.firedept.spb.ru



Из доклада министра транспорта Игоря ЛЕВИТИНА на заседании Правительства

О реформе на железнодорожном транспорте

В целом характеризую работу железнодорожного транспорта в 2006 году, необходимо отметить отсутствие значимых сбоев в работе, увеличение объемов перевозимых грузов, повышение качества услуг, оказываемых организациями железнодорожного транспорта. Рост объемов перевозок наблюдается как в грузовых, так и в пассажирских перевозках.

2006 год стал первым годом реализации третьего этапа структурной реформы и шестым годом реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384.

Результаты первых двух этапов реформирования же-

лезнодорожного транспорта получили оценку на заседании правительства в ноябре прошлого года, где было отмечено, что реформа проводится в основном в соответствии с утвержденной правительством программой. Необходимо особо подчеркнуть, что реализация третьего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта, как и на предыдущих этапах, осуществляется под общим руководством Правительства РФ, в тесном взаимодействии с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, обеими палатами Федерального Собрания РФ, общественными организациями.

В рамках Министерства транспорта РФ созданы и фун-

кционируют межведомственная комиссия по вопросам реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте, ряд рабочих групп по нормативным и текущим вопросам работы. Указанные соведательные органы позволяют оперативно рассматривать вопросы, возникающие при реализации программных мероприятий, и принимать согласованные решения.

Во исполнение решения прошлогоднего заседания в структуре центрального аппарата Министерства транспорта создан Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта.

Опыт предыдущих докладов показывает, что решения, принимаемые на заседаниях

правительства по данному вопросу, являются основой для работы федеральных органов исполнительной власти в предстоящем году. Поэтому в отведенное мне время считаю необходимым помимо итогов реформирования железнодорожной отрасли в 2006 году проинформировать о планах на 2007 год и тех проблемах, которые требуют решения для достижения поставленных целей.

Кратко остановлюсь на отдельных направлениях работы в 2006 году.

В области **нормативного регулирования** была продолжена работа по созданию правовой основы для реализации мероприятий реформы, осуществлена подготовка соответствующих нормативных правовых актов.

В текущем году Правительством РФ принято 5 постановлений и одно распоряжение, непосредственно связанных с реформой железнодорожного транспорта.

Постановлением Правительства РФ от 15 марта 2006 года № 134 утверждено положение о лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте. Отмечу, что это первое из всех отраслей экономики положение о лицензировании, изданное после принятия в 2005 году новой редакции закона «О лицензировании отдельных видов деятельности». Хочу поблагодарить коллег, принимавших участие в подготовке данного документа. Принятие этого постановления – значительный шаг на пути формирования института независимых перевозчиков и развития конкуренции в сфере железнодорожных перевозок.

Распределение объемов перевозок грузов и доходов, получаемых за перевозки в подвижном составе ОАО «РЖД» и иных собственников (за 9 мес. 2006 года)

Объем перевозок



■ в парке ОАО «РЖД» ■ в парке иных собственников

Размер доходов



■ ОАО «РЖД» ■ иные собственники

Другим важнейшим документом, подготовленным Минэкономразвития России постановлением Правительства РФ от 29 апреля 2006 г. № 264, утвержден Порядок пользования земельными участками, являющимися федеральной собственностью и предоставленными открытому акционерному обществу «Российские железные дороги».

Кроме того, постановлением Правительства РФ от 27 июня 2006 года № 394 изменен перечень объектов имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги», внесенного в его уставный капитал и не подлежащего передаче в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог.

Важнейшим документом является план мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006 – 2010 годы, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 10 августа 2006 года № 1094-р. План мероприятий имеется в раздаточных материалах к заседанию.

При этом, учитывая динамичность процессов реформирования, положения плана могут быть скорректированы; его принятие не означает издание законченного перечня нормативных документов и проводимых мероприятий.

Другим направлением работы в 2006 году явились мероприятия в области создания дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».

В начале третьего этапа структурной реформы активизировано создание дочерних обществ ОАО «РЖД», осуществляющих деятельность в различных сферах.

Особое значение имеет создание дочерних обществ ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок. В 2006 году созданы и начали хозяйственную деятельность дочерние компании, оказывающие услуги, связанные со специализированными перевозками грузов, – ОАО «Трансконтейнер» и ОАО «Рефсервис». На первоначальном этапе эти компании выступают как операторы железнодорожного подвижного состава.

Таким образом, создана основа для изучения опыта работы дочерних компаний ОАО «РЖД», организационно и технологически обособленных от инфраструктуры железнодорожного транспорта. По итогам работы этих компаний можно будет сделать вывод о необходимых условиях и способах создания дочерних обществ, осуществляющих деятельность в других сферах грузовых перевозок, и оценке влияния их работы на рынок железнодорожных перевозок.

Процесс реформирования пассажирского комплекса в пригородном сообщении осуществляется путем создания отдельных пригородных пассажирских компаний, исходя из условий функционирования пригородного сообщения в каждом конкретном регионе.

На сегодняшний день совместно с субъектами Российской Федерации создано 10 пригородных пассажирских компаний, из них 6 – в 2006 году.

Со стороны субъектов Федерации Министерство транспорта России находит понимание и поддержку в осуществлении мероприятий реформы.

Всего в период 2006-2007 годов планируется создание около 40 дочерних и зависимых

обществ ОАО «РЖД» и совместных предприятий.

В области дальних пассажирских перевозок программой структурной реформы предусмотрено создание Федеральной пассажирской компании на базе имущественного комплекса пассажирского хозяйства ОАО «РЖД». Преобразованием будущей Федеральной пассажирской компании стал созданный в 2006 году филиал ОАО «РЖД» «Федеральная пассажирская дирекция». На базе Федеральной пассажирской дирекции будут отрабатываться финансовые, организационные и иные механизмы работы компании по пассажирским перевозкам в дальнем следовании.

Основной задачей остается ликвидация перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. В 2006 году впервые предприняты реальные шаги по решению этой задачи. Начиная с 2007 года федеральным бюджетом планируется компенсация убытков от пассажирских перевозок в дальнем следовании.

Развитие конкуренции на рынке грузовых перевозок является важнейшей задачей структурной реформы на железнодорожном транспорте и удовлетворения растущего

спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Необходимо отметить, что выполнение основных задач, определенных на 1 и 2-м этапах структурной реформы, позволило создать условия для **инвестирования** свыше 100 млрд. руб. на приобретение подвижного состава частными операторами, парк грузовых вагонов которых достиг 280 тыс., что составляет 35% от общей численности грузового парка.

Все это, несомненно, способствовало развитию конкуренции в области предоставления железнодорожного подвижного состава для перевозок и удовлетворения растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Доля частных владельцев тягового подвижного состава, в первую очередь магистральных локомотивов, остается крайне незначительной. Основной парк магистральных локомотивов (98%) находится в собственности ОАО «РЖД». Проблема создания условий для приобретения компаниями-операторами магистральных локомотивов не решена на предыдущих этапах программы структурной реформы.

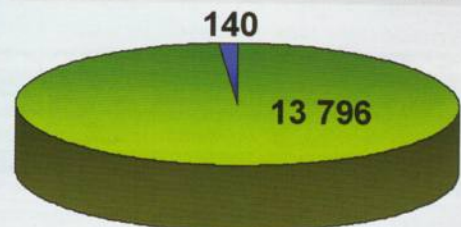
Главной причиной отсутствия экономических стимулов к

Распределение подвижного состава между ОАО «РЖД» и иными собственниками

Инвентарный парк грузовых вагонов (тыс. ед.)



Инвентарный парк магистральных локомотивов (ед.)



■ парк ОАО «РЖД»

■ парк иных собственников

приобретению магистральных локомотивов компаниями-операторами, другими собственниками подвижного состава является отсутствие тарифной составляющей на услуги локомотивной тяги, что не позволяет рассчитать сроки окупаемости и экономическую эффективность вложения средств в приобретение тягового подвижного состава.

Необходимость привлечения частных инвестиций в обновление локомотивного парка обусловлена крайне высоким износом имеющегося парка локомотивов и дефицитом собственных средств ОАО «РЖД», который оценивался в 160 млрд. рублей при рассмотрении инвестиционной программы ОАО «РЖД» на предыдущем заседании правительства.

Учитывая, что вопрос оказания услуг локомотивной тяги является одним из ключевых вопросов развития конкуренции в сфере перевозок, необходимо создание нормативной базы, регламентирующей порядок оказания таких услуг, а также уровень «локомотивной» составляющей в тарифе.

Другим направлением для инвестиций является развитие отечественного транспортного машиностроения для обеспечения растущего спроса на

железнодорожный подвижной состав.

Решение данного вопроса должно найти отражение в Стратегии развития транспортного машиностроения, разработка которой осуществляется Минпромэнерго России. Минтранс России со своей стороны поддерживает скорейшее принятие этого программного документа, который находится на согласовании в заинтересованных министерствах. Указанный вопрос уже поднимался в ходе предыдущего заседания Правительства РФ, и предложение о необходимости скорейшего принятия Стратегии развития транспортного машиностроения было поддержано министром промышленности и энергетики РФ **Виктором Борисовичем Христенко**. При этом в протоколе заседания правительства соответствующие поручения не были отражены.

В области **тарифного регулирования** необходимо отметить, что рост тарифов на железнодорожные перевозки за 2003–2006 гг. значительно ниже, чем рост цен в промышленности.

Учитывая значение железнодорожного транспорта для России, можно говорить о позитивном макроэкономическом эффекте реформы для государства в целом.

Обеспечивается гибкая тарифная политика в области пассажирских перевозок, бесконфликтная реализация федерального закона о монетизации льгот.

Вопросы совершенствования системы государственного тарифного регулирования, являющиеся важнейшей составной частью структурной реформы на железнодорожном транспорте, нашли своё отражение в плане мероприятий третьего этапа структурной реформы.

Наряду с тем, что сделано в отчетный период, имеются **нерешенные вопросы второго этапа реформирования**. Так, до настоящего времени не в полном объеме обеспечено ведение отдельного учета по видам деятельности, осуществляемым ОАО «РЖД» в соответствии с постановлением Правительства РФ от 29 декабря 2004 г. № 871. Необходимо утвердить методику формирования отдельного учета по видам деятельности. В этих целях следует издание постановления Правительства РФ, определяющего компетенцию Минтранса России по утверждению указанной методики по согласованию с заинтересованными ведомствами (Минэкономразвития, ФСТ).

Отдельно хочу сказать о двух проектах постановлений, направленных на реализацию задач структурной реформы, принятие которых предусмотрено законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Это постановление Правительства РФ «Об определении порядка возмещения за счет средств федерального бюджета потерь в доходах владельца инфраструктуры, перевозчика, возникших в результате установления на основании федеральных законов, иных нормативных правовых актов Правительства РФ льгот и преимуществ по тарифам, сборам и плате на железнодорожном транспорте общего пользования» и постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил компенсации убытков, понесенных владельцами инфраструктуры и (или) перевозчиками в результате осуществления отдельных перевозок железнодорожным транспортом общего пользования в случаях возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законодательством РФ случаях».

Минтрансом России соответствующие проекты были внесены в Правительство РФ в конце 2005 года. Проведен ряд согласительных совещаний, по итогам которых выявлены принципиальные разногласия с Минфином России и ФСТ России. Необходимо решение Правительства РФ в отношении дальнейшей работы над указанными проектами постановлений.

Также следует отметить наличие не зависящих от Минтранса России ряда факторов, объективно препятствующих процессу разработки и принятия нормативных правовых актов, необходимых для обеспечения эффективного перевозочного процесса.

До 2003 года основной формой руководящих документов, регламентирующих работу железнодорожного транспорта как по общим, так и по текущим вопросам, были акты МПС России и МПС СССР, изданные для федеральных государст-



венных унитарных предприятий – железных дорог и других подведомственных МПС России предприятий. Сегодня таких актов насчитывается свыше 8000.

В настоящее время подавляющее большинство этих актов не учитывают новую систему отношений на железнодорожном транспорте, не соответствуют требованиям к нормативно-правовым актам (не прошли регистрацию в Минюсте, изданы в форме телеграмм и т.д.). Реформа железнодорожного транспорта совпала по срокам с другой важнейшей реформой – технического регулирования. В результате Министерство транспорта не имеет возможности издавать нормативные правовые акты, содержащие нормы, относящиеся к технологии работы. В то же время новая система работы железнодорожного транспорта требует установления единых нормативов работы, безопасности движения, которые неизбежно затрагивают технологию.

Необходимо наделение Минтранса России полномочиями по изданию нормативных актов ведомственного характера, содержащих в том числе нормы технического регулирования в увязке с необходимостью проведения структурного реформирования. При этом предполагается сохранение в отношении железнодорожного транспорта общих принципов, указанных в Федеральном законе «О техническом регулировании», согласно которым необходимо создание системы технических регламентов на железнодорожном транспорте. Соответствующая концепция технического регулирования на железнодорожном транспорте утверждена правительственной комиссией в июне 2006 года.

Прошу Правительство РФ в протокольном решении зафиксировать наличие данной проблемы и поручить Минтрансу России при подготовке изменений в законодательство Российской Федерации предусмотреть до принятия соответствующих технических регламентов возможность издания федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта нормативной базы, регулирующей технические вопросы работы



железнодорожного транспорта в условиях проводимой структурной реформы.

Важной задачей государства при реализации структурной реформы, учитывая создание дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», работу независимых перевозчиков и собственников подвижного состава, является необходимость сохранения **должного уровня безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.**

Численность сотрудников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, занимающихся вопросами безопасности на железнодорожном транспорте, составляет 350 человек, в то время как в системе упраздненного Министерства путей сообщения численность ревизоров безопасности движения превышала 2500 человек.

(Численность службы позволяет проводить проверку предприятий железнодорожного транспорта не чаще 1 раза в 11 лет. Это на 83 тысячи километров путей общего пользования, 20 тысяч локомотивов, 629,7 тысячи вагонов; и свыше 53 тысяч километров путей общего пользования, 12 тысяч локомотивов, 216 тысяч вагонов, 3800 предприятий; количество ваго-

нов собственников 280,7 тысячи и 170 локомотивов.)

В этой связи Министерством транспорта РФ планируется внести в Правительство РФ в I квартале 2007 года предложения по совершенствованию системы безопасности на железнодорожном транспорте в новых условиях работы. В частности, требуется уточнение функций и численности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта для обеспечения проведения государственной политики в области безопасности на транспорте.

Еще одним вопросом, требующим решения в ходе реализации третьего этапа структурной реформы, является **вопрос работы железнодорожного транспорта необщего пользования.** На первых двух этапах реформы этой части железнодорожного транспорта не было уделено должного внимания. Между тем именно на подъездных путях формируются основные грузопотоки, используется значительный парк подвижного состава, задействован труд большого количества работников. Необходимо актуализация нормативно-правовой базы, регламентирующей отношения между организациями железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

Минтрансом России в I квартале 2007 года будет внесена в Правительство РФ Программа развития железнодорожного транспорта необщего пользования до 2010 года.

Особое внимание на третьем этапе реформ должно быть **уделено необходимости определения модели рынка транспортных услуг с учетом реализации третьего этапа реформы.**

Формирование нормативной базы невозможно без четкого понимания конечной модели рынка, к которой необходимо прийти к окончанию третьего этапа реформы. Планом мероприятий третьего этапа формирования такой модели предусмотрено в четвертом квартале 2006 года. Представляется необходимым максимально активизировать работу федеральных органов исполнительной власти, отвечающих за реформу, на данном направлении. Вопрос о целевой модели рынка обсуждался 23 октября текущего года на заседании Межведомственной комиссии по вопросам реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте. Доклад Минтранса России по данному вопросу будет представлен в Правительство РФ до конца текущего года.

Российские железные дороги – крупнейшая в мире транспортная компания с активами более 1,5 трлн. рублей. В октябре РЖД исполнилось 3 года. Об итогах работы компании рассказал президент РЖД Владимир ЯКУНИН.

«Мы делаем то, что в железнодорожном транспорте России не делалось никогда»



– Владимир Иванович, компании «Российские железные дороги» исполнилось 3 года. Расскажите об основных итогах деятельности РЖД. Чего удалось достичь и чего – нет?

– Мы перешли на третий этап реформы железнодорожного транспорта, не выполнив только один его элемент с согласия правительства: как улитка на горбике, мы несем проблему создания пассажирской компании. Связано это с тем, что довольно сложно даются решения, которые принимают сами ведомства, ответственные за реформирование. Речь идет об уходе от перекрестного субсидирования убыточных пассажирских перевозок за счет грузовых. В результате на заседании правительства было принято решение, что создание пассажирской компании переносится на третий этап реформирования.

В остальном удалось выполнить все планы и программы правительства по реформированию железнодорожного транспорта. Создана система раздельного учета, выделены дочерние общества «Рефсер-

вис» и «Трансконтейнер». Удалось реализовать задачу, которая была поставлена главой государства по обеспечению развития портов России. Усть-Луга и паромная переправа в Балтийск тому примеры. Удалось получить полную поддержку со стороны министерств и ведомств, которые затрагивают реформирование железнодорожного транспорта, по всем направлениям нашей деятельности.

РЖД было включено в комиссию по развитию ТЭК. Была признана правильной позиция РЖД о необходимости государству увязывать инвестиционные программы, которые затрагивают инфраструктурные отрасли. Например, трубопроводный транспорт и РЖД, порты и РЖД.

Мы подготовили документ о корпоративной этике, который будет принят в ближайшее время. Удалось сформировать дееспособную и состоящую из специалистов разного профиля команду менеджеров в виде правления. У нас разработана функциональная стратегия, ведется работа, связанная с созданием корпоративной информатизации.

Мы приняли программу ипотечного строительства, молодежную программу на правлении. Я уверен, что мы получим поддержку совета директоров. Целенаправленно проводится работа по совершенствованию управления персоналом.

О своей деятельности мы неоднократно в оперативном порядке докладывали главе государства, председателю правительства. Здесь также существует мнение, что менеджмент компании осуществляет работу в соответствии с программными документами правительства.

Все это позволяет говорить о том, что основные задачи правительства мы выполнили. Если говорить о трехлетнем периоде компании, то она существует как рыночная со всеми необходимыми признаками и регламентами, которые должны быть в этой компании.

– Какие направления реформирования железнодорожного транспорта вы считаете приоритетными на ближайшие годы?

– Мы вошли в третий этап, четко отдавая себе

представление, что это самый сложный этап реформирования железнодорожного транспорта. Мы делаем то, чего в железнодорожном транспорте России не делалось никогда. Мы выделяем виды деятельности, должны сделать транспарантную систему учета доходов и расходов. И если по расходам мы такую систему сделали довольно давно, то, что касается доходов, то это несколько иная задача, которую мы решили.

Третий этап реформирования подразумевает создание пассажирской компании, выделение видов деятельности, преобразование РЖД в холдинговую компанию, продажу акций дочерних компаний.

Крайне важным элементом третьего этапа является совершенствование перевозочного процесса и выделение видов деятельности. В программе реформирования записано, что на этом этапе рассматривается вопрос о целесообразности отделения инфраструктуры от перевозок. Выделять инфраструктуру в некое казенное предприятие и делать РЖД публичной компанией, мне кажется, не прагматично и не актуально. Нам нужно

выполнить третий этап реформирования.

Поэтому сейчас не говорим о разделении. Мы говорим о создании в рамках единого холдинга компаний по видам деятельности. РЖД по-прежнему будет оставаться инфраструктурной компанией и перевозочной компанией. Для того чтобы иметь возможность развития перевозочной деятельности, мы выступили с инициативой создания грузовой компании. По этому поводу ведется множество дискуссий.

– Итоги деятельности РЖД проверила Счетная палата. Чем закончилась эта проверка?

– Проверка Счетной палаты не выявила каких-либо существенных нарушений в деятельности менеджмента компании в области расходования финансовых средств и реализации государственных интересов в области реформирования железнодорожного транспорта. Все мероприятия закончились несколько недель назад. По окончании проверки была проведена соответствующая коллегия. Окончательный вариант документа мы пока еще не получили.

– Изначально руководство РЖД считало правильным создание совместных компаний с теми частными операторами, которые работали в конкурентных видах деятельности. Как вы оцениваете эту стратегию?

– Решение о сотрудничестве с другими компаниями было правильным. Это поддержано правлением компании. Например, мы создали «Русскую тройку». Сейчас ведем работу и устраняем противоречия по созданию специализированной компании для перевозки автомобилей. Она будет «дочкой» Грузовой компании, поскольку нам важно обеспечить капитализацию всего холдинга.

С нами хотят работать и создавать совместные компании. Мы доказали, что слова не расходятся с делом. Для рынка это самое главное. Да, были шероховатости. Нас обвинили в том, что мы реализуем несвойственные функции, когда была дискуссия по использованию иностранного подвижного состава при организации перевозок грузов в России. По факту мы оказались правы. Это (курсивирование иностранных вагонов в течение длительных сроков без прохождения таможенной очистки) действительно противоречило российскому законодательству. Сейчас этот вопрос урегулирован и никто не возбуждает по этому поводу никаких процессов, никаких жалоб не бывает.

Я считаю, что без перегибов и огрехов не бывает. Мы только становимся полноценной компанией. Три года в масштабах компании – не такой большой срок, если принять во внимание, что работы по созданию компании по видам деятельности ре-

ально ведутся полтора года.

– РЖД окончательно отказалось от идеи создания совместного предприятия с ОАО «Новая перевозочная компания»?

– Мы не возражаем против создания совместных компаний, в том числе с «Новой перевозочной», но коль скоро для нас стратегической задачей является создание Грузовой компании, то эти компании будем создавать от нее. Все специализированные компании будут переданы в уставный капитал новой компании либо она сама будет создавать «дочки» по видам деятельности.

– В начале 2006 г. РЖД передало весь свой парк лесовозных платформ неизвестному ООО «Транслес». Расскажите про эту компанию и почему была выбрана именно она?

– Это была проба пера в области создания компании по перевозкам конкретной номенклатуры грузов. То, что происходило ранее по перевозке леса, нас не удовлетворяло, да и сейчас мы не все проблемы решили, потому что специализированного подвижного состава просто не хватает. И когда появляется дефицит, у некоторых возникает желание тривиально погреть руки.

«Транслес», по сути, операторская компания. Существует понимание и у тех партнеров, которых мы привлекли, и у нас, что это компания, в которой РЖД и грузовая компания будут, безусловно, иметь контрольный пакет акций. В настоящий момент мы думаем о 75% на начальном этапе.

– Как вы считаете, какая могла бы быть капитализация РЖД? И планирует ли компания размещение акций

на фондовых рынках?

– По закону РЖД не может стать такой компанией. Поэтому мы и боремся за создание дочерних компаний. Этот недостаток мы сможем компенсировать за счет «дочек», акции которых будем выводить на фондовый рынок.

Сегодня РЖД имеет только балансовую стоимость. Вот когда мы начинаем передавать активы в другие компании, проводим рыночную оценку. Приведу пример. Капитализация грузовой компании в случае ее создания в пессимистичном варианте составит \$4,5-6,5 млрд., в оптимистичном – \$6,5-9,5 млрд. Это только вагоны. Аналогичная компания в США имеет капитализацию в \$24 млрд., но у нее и состава в два с лишним раза больше, чем у нас. Это дает представление, сколько может стоить грузовая компания, если бы она шла на IPO.

– Можно ли ожидать, что на третьем этапе какие-то компании РЖД или грузовая компания выйдут на фондовый рынок с акциями?

– Да. Это та цель, которую мы перед собой ставим. По грузовой компании эта цель записана в бизнес-плане.

– С какими пакетами дочерних обществ РЖД готово расстаться?

– У нас железное мнение, что в тех компаниях, которые мы сохраняем, мы должны иметь 51%. Это связано с капитализацией холдинга. Компании, которые не являются стратегическими, мы готовы продавать и больше. Некоторые заводы можно продавать и полностью. Для того чтобы не ошибиться, мы предпочитаем исходить не из эмоциональной и теоретической оценки, а из оценки

практикой.

– В прошлом году было создано ОАО «Объединенные электротехнические заводы» («Элтеза»). Заявлялось, что в этом году оно пройдет листинг, будет привлечен стратегический инвестор. Не поменялись ли эти планы?

– Дочернее общество мы создали, продукцию у него приобретаем. Честно должен сказать, что пока не испытываем полного удовлетворения от того, как развивается компания. Связано ли это со специфичностью нашего рынка, с менеджментом этой компании либо с достаточно серьезными обременениями, которые имеются у «Элтеза» по износу основных средств? Мы этот вопрос сейчас изучаем.

«Элтеза» для нас является определенным пилотным проектом, на котором мы отработываем инструменты и механизмы по выводу видов деятельности в самостоятельные компании и по повышению рентабельности работы этих активов. По результатам работы в этом году мы подробно проанализируем деятельность «Элтеза» и примем решение на безусловную реализацию всех тех планов, которые были связаны с этой компанией.

– Есть информация, что Siemens интересовался этим активом.

– Интересовался не только Siemens. Действительно, говорят, что актив интересный и, чтобы не продешевить и точно представлять, в каком объеме участие иностранных инвесторов будет полезным для РЖД, мы должны провести анализ результатов деятельности компании за фиксированный финансовый срок.

– Планируете ли вы выводить на рынок «Транстелеком»?

– Пока утвержденных планов такой направленности нет. Но сама жизнь диктует необходимость рассматривать «Транстелеком» как весьма привлекательный актив с уже сложившейся сферой деятельности и бизнесом. Если учитывать, что компания на рынке телекоммуникаций занимает 30%, то, безусловно, эта привлекательность еще более растет.

По всей видимости, в следующем году мы поставим вопрос о разработке стратегии дальнейшего развития ТТК. Не исключаю, что это дальнейшее развитие в том числе может быть связано с выводом этой компании в область публичности и выхода ее на фондовый рынок.

– Планирует ли РЖД осуществлять заимствования на следующий год?

– Сегодня финансовое положение компании и тот портфель заимствований, который мы сделали, для нас является достаточным. В соответствии с инвестиционной программой и финансовым планом, который предполагается к утверждению на совете директоров, нам этих заимствований достаточно. Если правительство будет принимать решение о проектах развития высокоскоростного движения, привлечения РЖД к строительству железнодорожной линии в Челябинской области, то тогда вопрос может стать вновь. Мы тогда будем рассматривать их как самостоятельные проекты и выбирать источники финансирования и гарантии, на основании которых будут привлекаться средства. По тем программам, которые сегодня у нас есть, такой потребности нет.

Интерфакс

РЕФОРМА во имя РЕФОРМЫ?

или Долгий путь к конкуренции

4-й форум «Российские железные дороги: взаимодействие и партнерство», прошедший в начале ноября в Москве, был посвящен реформе железнодорожного транспорта, ее третьему этапу.

Конференция собрала практически всех представителей – участников рынка железнодорожных перевозок, в том числе из дальнего зарубежья и стран СНГ. 750 участников из 15 стран – такими цифрами редко похващаются международные выставки и конференции, проходящие в России.

Редакция предлагает тезисы выступлений некоторых участников конференции.



Грузовая компания поможет разделить монопольный и конкурентный секторы

– Анализ результатов двух этапов реформы железнодорожного транспорта подтверждает правильность выбора стратегических ориентиров развития ОАО «РЖД». Реформа оказала позитивное воздействие на экономику страны.

Полностью удовлетворяется растущий спрос на перевозки, причем с улучшением их качества и повышением безопасности движения поездов. Уровень транспортного обеспечения экономики позволил обеспечить динамичный рост валового внутреннего продукта.

В настоящий момент реализуется третий, заключительный этап структурной реформы на железнодорожном транспорте. Распоряжением Правительства Российской Федерации утвержден План мероприятий по его реализации на 2006-2010 годы. Также он включает в себя мероприятия по совершенствованию государственного регулирования в сфере железнодорожного транспорта и развитию конкурентного рынка в данной сфере.

На период с 2006 по 2010 год перед ОАО «РЖД» стоят следующие основные задачи:

1. *Переход к фазе инвестиционного роста, обеспечение расширенного воспроизводства основных фондов, повышение капитализации холдинга. Решить эту задачу планируется в том числе и за счет эффективного вывода акций дочерних компаний на фондовый рынок и формирования на этой основе дополнительных источников инвестиций для развития федеральной железнодорожной инфраструктуры.*

2. *Для успешной экспансии на мировые транспортные рынки необходимо повышение глобальной конкурентоспособности ОАО «РЖД». В качестве приоритетного направления этой работы*



Владимир ЯКУНИН,
президент
ОАО «РЖД»

Для успешной экспансии на мировые транспортные рынки необходимо повышение глобальной конкурентоспособности ОАО «РЖД».

рассматривается развитие логистической деятельности.

3. *Важно увеличить внутреннюю эффективность финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» – повысить рентабельность капитала, увеличить прибыль на основе эффективного управления затратами и снижения себестоимости, повысить доходы за счет увеличения доли высококоротельных сегментов грузовых перевозок и др.*

Одной из основных проблем компании в силу жесткого государственного регулирования тарифов остается низкая рентабельность деятельности, которая означает ограничение доходной базы на недопустимо низком уровне. Это в свою очередь существенно уменьшает возможности ее развития как за счет собственных, так и за счет заемных средств.

Потребность в инвестициях, обеспечивающих развитие и устойчивую работу железнодорожной отрасли на период с 2006 по 2010 год, по оценке специалистов ОАО «РЖД», составляет более 1,9 трлн. рублей.

За счет собственных и заемных средств холдинга, а также поступления бюджетных дотаций на покрытие убытков от пассажирских перевозок в дальнейшем следовании может быть обеспечено финансирование в объеме около 1,28 трлн. рублей. Эти средства пойдут на модернизацию объектов инфраструктуры и усиление ее пропускной способности на магистральных направлениях, на развитие производственной базы основных хозяйств и частичную замену парка подвижного состава.

Вместе с тем средств холдинга недостаточно для строительства новых железнодорожных линий, реализации некоммерческих проектов государственного значения и полной замены парка подвижного состава, выработавшего срок службы.

Предлагается реализовать ряд проектов (стоимостью 67,6 млрд. рублей), связанных с усилением

пропускной способности инфраструктуры, путем привлечения средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. Строительство новых железнодорожных линий должно осуществляться как за счет государственных ресурсов, так и в результате использования механизма государственно-частного партнерства. При этом некоммерческие линии государственного значения должны строиться из средств федерального бюджета (27,9 млрд. рублей), а линии, имеющие коммерческую направленность (подходы к месторождениям полезных ископаемых), – за счет государства и заинтересованных частных инвесторов (32,2 млрд. рублей).

Для развития конкуренции на железнодорожном транспорте – задачи, поставленной государством в Программе структурной реформы, – бизнесу в период 2006-2010 годов потребуются направить более 150 млрд. рублей на приобретение нового подвижного состава (в первую очередь грузовых вагонов). Компании совместно с государством и частным бизнесом в ближайшие пять лет необходимо привлечь в железнодорожную отрасль еще около 375 млрд. рублей инвестиционных средств на приобретение новых локомотивов и вагонов.

Необходимо разделить естественно-монопольные и конкурентные секторы рынка. Основным мероприятием в данном случае, безусловно, станет отделение инфраструктуры от операторской деятельности, которое произойдет с выделением грузовой компании, идея создания которой была одобрена советом директоров ОАО «РЖД».

Цели образования грузовой компании:

- формирование конкурентной среды в операторской деятельности и создание условий для развития конкуренции в сфере перевозок;

- повышение эффективности операторского бизнеса ОАО «РЖД» за счет обеспечения равных конкурентных условий с другими субъектами рынка грузовых перевозок;

- имущественное обособление деятельности по оперированию грузовыми вагонами для обеспечения прозрачности деятельности «Российских железных дорог», повышения финансово-экономической эффективности и ликвидации перекрестного субсидирования других видов перевозок;

- обеспечение инвестиционной привлекательности грузовой компании с целью увеличения источников для интенсификации процесса обновления подвижного состава;

- возможность реализации неконтрольного (до 50% минус одна акция) пакета акций грузовой компании на рынках акционерного капитала с последующим направлением вырученных средств на реше-

ние инфраструктурных задач железнодорожного транспорта.

С созданием грузовой компании будет увеличено присутствие холдинга «РЖД» в высокодоходных сегментах рынка, повышена эффективность использования подвижного состава, а также обеспечено развитие на железнодорожном транспорте новых технологий, в частности логистических. В перспективе, при появлении необходимых предпосылок и условий, будет рассмотрен вопрос о получении грузовой компанией статуса перевозчика.

ОАО «РЖД» планирует расширить спектр и повысить качество оказываемых транспортных услуг и уровень обслуживания клиентов. Для повышения конкурентоспособности мы будем способствовать всестороннему развитию логистической деятельности и ускорению темпов роста российского рынка логистических услуг. При этом особое внимание уделяется привлечению партнеров, обладающих значительным опытом работы на международном рынке логистики и использующих современные технологии.

На третьем этапе реформы будет продолжена работа по созданию дочерних обществ ОАО «РЖД», осуществляющих конкурентные виды деятельности, такие как ремонт подвижного состава, научно-исследовательская и опытно-конструкторская деятельность, транзитные и экспортно-импортные перевозки контейнеров, предоставление таможенно-брокерских услуг, экспедирование и другие.

В 2006-2007 годах планируется создание около 40 дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», а также совместных предприятий с участием российских и зарубежных партнеров. Привлечение дополнительных инвестиций для развития железнодорожного транспорта планируется путем продажи пакетов акций дочерних обществ ОАО «РЖД».

В рамках третьего этапа реформы предусматривается ликвидация перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет финансового результата ОАО «РЖД» путем реализации механизма государственного субсидирования пассажирских перевозок из федерального и региональных бюджетов. Для решения задач структурной реформы железнодорожного транспорта с минимальными рисками необходимо обеспечить выделение Федеральной пассажирской компании в виде 100%-ной дочерней компании ОАО «РЖД». Это позволит сохранить управляемость пассажирским комплексом, выдержать принцип преемственности и значительно сократить риск недофинансирования. Создание Федеральной пассажирской компании в составе холдинга позволит в перспективе обеспечить продажу доли акций заинтересованным инвесторам.

Создание Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» на базе имущества вокзальных комплексов будет способствовать повышению экономической эффективности работы и качества обслуживания пассажиров на вокзалах, а также обеспечению недискриминационного доступа всех железнодорожных перевозчиков пассажиров, которые должны появиться в процессе реформирования.

Еще одним направлением повышения эффективности и глобальной конкурентоспособности холдинга «РЖД» должны стать увеличение объемов перевозок и оптимизация пропускных мощностей. Это возможно только при более глубокой интеграции Российских железных дорог в мировую транспортную систему. Реализуя эту задачу, ОАО «РЖД» уделяет большое внимание развитию взаимоотношений со своими зарубежными партнерами, повышению роли и статуса Российских железных дорог на мировом транспортном рынке.

Международные проекты ОАО «РЖД»:

Сотрудничество с Международным союзом с целью участия в формировании общеевропейской и мировой транспортной политики и позитивного влияния на интеграционные процессы.

Проведение железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520». Реализация этого проекта выводит сотрудничество железных дорог колеи 1520 мм на качественно новый уровень, когда вместо политических и технологических факторов на первое место выступают экономические мотивы интеграции – интересы бизнес-сообщества.

Сотрудничество ОАО «РЖД», северной и южнокорейских железных дорог в области развития перевозок по Транссибу и восстановления Транскорейской магистрали, что способствует налаживанию конструктивных отношений и развитию экономического потенциала Азиатско-Тихоокеанского региона.

Эффективное развитие взаимоотношений компании с ключевыми стратегическими партнерами России на азиатском континенте – Китаем и Индией.

Плодотворное сотрудничество между ОАО «РЖД» и рядом европейских партнеров, в первую очередь железными дорогами Германии и Финляндии. Основным форматом взаимодействия является создание совместных предприятий, специализирующихся на развитии определенных сегментов транспортной деятельности.

Таким образом, к концу третьего этапа реформы компания «Российские железные дороги» должна стать эффективным диверсифицированным холдингом, конкурентоспособность которого будет расти за счет привлечения дополнительных инвестиционных ресурсов и расширения присутствия на ключевых рынках.

У нас есть грандиозные возможности для завоевания лидерства в контейнерных перевозках

– В последнее время был принят ряд важных решений, направленных на развитие контейнерных перевозок и транспортных артерий в РФ. Яркий пример – оптимизация взаимодействия специалистов-транспортников разных отраслей в связи с развитием Транссибирской железной дороги.

Завершена сделка группы ЗАО «Северсталь-транс» и британской First Quantum по разделу активов Национальной контейнерной компании. First Quantum заключила альянс с Дальневосточным морским пароходством по управлению Первым контейнерным терминалом в порту Санкт-Петербург и Балтийским контейнерным терминалом в порту Усть-Луга. Таким образом, создается стратегическая ось Петербург–Владивосток, совпадающая с транспортным коридором «Восток–Запад».

До конца первого квартала 2007 года ООО «Трансгарант» станет полноценной дочерней структурой укрупненного холдинга ДВМП. Это значит, что клиентам будет предоставлена возможность пользоваться новой комплексной услугой по доставке всех грузов балкерной, неконтнеризированной номенклатуры с Балтики на Тихий океан и обратно «от двери до двери». Аналогичный сервис в области перевозки контейнерных грузов с 2005 года предоставляет ЗАО «Русская тройка» – совместное предприятие ДВМП и ОАО «РЖД». Российские железные дороги обратились к казахстанским коллегам с предложением принять под свое оперативное управление 812 километров Транссиба, проходящих по территории Казахстана. Наконец решается вопрос о создании российско-немецко-китайской логистической компании для транспортировки контейнерных грузов из Китая в Европу и обратно. Потребности бизнеса, полностью совпадающие здесь с интересами государства, воплощают в реальность то, о чем давно говорили специалисты: делают транссибирский транзит сильным конкурентом океанским перевозкам.

Возможности для развития восточной части страны, завоевания лидерства на мировом рынке контейнерных перевозок, формирования связей с Китаем и странами Азиатско-Тихоокеанского региона предоставляются грандиозные. Но чтобы эффективно воспользоваться данным потенциалом, необходимо резко расширить пропускную способность железной дороги, развивать не только железнодорожную, но и всю сопутствующую инфраструктуру на маршруте. Государство уже инвестировало значительные средства, пора привлечь частные и зарубежные инвестиции.

Сдерживающим фактором дальнейшего роста грузооборота стали места стыковки железных дорог с другими видами транспорта, в первую очередь подходы к морским портам и пограничные пун-



Сергей ШИШКАРЕВ,
зам. председателя
Комитета по энергетике, транспорту
и связи Госдумы РФ

кты пропуска. Так, перевозки по Транссибу могли бы существенно возрасти, если бы не ограниченные возможности формирования контейнерных составов в порту Восточный.

Необходимые средства может обеспечить сдача объектов инфраструктуры, определенных участков дороги в концессию. Комитет Госдумы по экономической политике подготовил соответствующие поправки в закон.

При сдаче дороги или ее инфраструктуры в концессию (на срок до 50 лет) государство остается собственником объектов, а частный капитал получает возможность отработать вложенные деньги с немалой прибылью.

Применение механизмов государственно-частного партнерства, опробованное в других сферах, вполне оправданно и в области дорожного строительства. Хорошим тому примером и подтверждением служит соглашение между Минтрансом России и французской компанией VINCI. Последняя готова содействовать в подготовке предложений по реализации проектов платных автодорог в России с использованием механизмов государственно-частного партнерства. Применение этого принципа значительно способствовало бы развитию портово-железнодорожного сотрудничества.

Нормативную базу – к третьему этапу реформы



Александр МИШАРИН,
зам. министра
транспорта РФ

Для конкуренции на мировых рынках транспортных услуг нам нужно создать новую отрасль российской экономики, соизмеримую по объемам продаж с экспортом оружия и энергоносителей.

– Общие показатели работы транспорта за 9 месяцев текущего года говорят о росте: общий объем перевозок грузов увеличился по сравнению с аналогичными показателями 2005 года на 9% и составил 2,5 млрд. тонн, из них более 1 млрд. тонн – ж/д перевозки; не считая трубопроводного транспорта на долю ж/д всего приходится 80% грузооборота и 44% пассажирооборота).

Но одного стандартного набора цифр для характеристики отрасли недостаточно. Российская экономика окончательно перешла на рыночные условия хозяйствования, происходят процессы ее интеграции в единое мировое экономическое пространство. Страна становится открытой для международного бизнеса, развитие этой тенденции ставит предприятия России, отрасли, регионы и экономику страны перед новым вызовом, имя которому – конкурентоспособность.

Одним из ключевых моментов повышения конкурентоспособности является снижение логистических издержек. Сегодня можно смело говорить о том, что именно уровень логистических издержек и рисков определяет уровень привлекательности России для транзита международных товарных потоков.

Для конкуренции на мировых рынках транспортных услуг нам нужно создать новую отрасль российской экономики, соизмеримую по объемам продаж с экспортом оружия и энергоносителей.

Будущее контейнерных перевозок напрямую связано с проведением логистического реинжиниринга в России. По расчетам министерства при ре-

ализации принятой недавно подпрограммы «Развитие логистики» в рамках программы «Развитие транспорта России» и соответственно ликвидации всех существующих узких мест в логистике транзитные контейнерные перевозки могут вырасти к 2010 году в 10 раз.

Вопросы инвестирования в транспортную инфраструктуру железнодорожного транспорта были учтены на правительстве при утверждении инвестиционной программы развития ОАО «РЖД».

Одной из важных нерешенных проблем остается создание ведомственной нормативной базы. Из 8 тысяч нормативных документов, которые действовали на 2003 год, когда еще существовало МПС, большинство не учитывают современных отношений на ж/д транспорте и далеко не полностью соответствуют требованиям нормативно-правовой базы. Это положение Минтранс решил использовать для наделения федерального органа на железнодорожном транспорте большими полномочиями, в том числе в вопросах контроля за безопасностью на транспорте, а следовательно, за всеми компаниями – участниками перевозочного процесса.

Минтранс выступил с инициативой, направленной на получение полномочий по изданию нормативных актов ведомственного характера, содержащего в том числе нормы технического регулирования, увязки с необходимостью структурного реформирования. При этом предполагается сохранение принципов в отношении железнодорожного транспорта, общих принципов, указанных в Федеральном законе «О техническом регулировании». Другими словами, мы одновременно проводим реформу технического регулирования, административную реформу и реформу железнодорожного транспорта. И без увязки этих документов, наделения в этой связи федерального органа железнодорожного транспорта большими полномочиями и правами работу по ведению реформы будет вести весьма сложно, я даже сказал бы, невозможно.

Важнейшей задачей государства при реализации структурной реформы, учитывая создание дочерних и зависимых обществ, работы независимых участников рынка, собственников подвижного состава, является необходимость сохранения должного уровня безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. В этой связи Минтранс планирует внести в правительство в I квартале 2007 года предложения по совершенствованию системы безопасности на железнодорожном транспорте в новых условиях. В частности, требуется уточнение функций и численности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта для реализации государственной политики в области безопасности на транспорте. Особое внимание будет уделено определению структуры рынка транспортных услуг на третьем этапе реформы. Формирование нормативной базы невозможно без четкого понимания модели рынка, к которой мы должны прийти к окончанию третьего этапа. Дискуссия сегодня идет, и уверен, что мы придем к согласованному решению в четвертом квартале, в установленные правительством сроки.

Перестройка всей системы госнадзора на железнодорожном транспорте – задача № 1



Игорь РОМАШОВ
руководитель
Федерального агентства железнодорожного транспорта РФ

Такие функции государственных органов, как устранение и недопущение правовых и административных барьеров в процессе перевозки пассажиров и грузов, а также оказание сопутствующих им услуг, выработка и контроль соблюдения правил конкуренции и условий недискриминационного доступа к транспортной инфраструктуре определены в транспортной стратегии Российской Федерации, но не имеют организационного воплощения.

– Главными механизмами реализации государственной политики в области железнодорожного транспорта являются формирование нормативно-правовой базы, государственное регулирование и государственные инвестиции в отрасль.

По нашему мнению, государственное регулирование отрасли должно осуществляться по следующим направлениям:

1. Обеспечение безопасности перевозок и интересов национальной безопасности на железнодорожном транспорте.

2. Предоставление равных условий субъектам рынка при техническом и технологическом взаимодействии, а также принятие высоких технологических стандартов в отрасли.

3. Ценовое тарифное регулирование (с учетом степени развития конкуренции) как механизм защиты интересов потребителей транспортных услуг и повышения эффективности работы сети РЖД.

4. Антимонопольное регулирование.

В настоящее время нам понятно, каким именно образом должно осуществляться регулирование по каждому из направлений. В сфере обеспечения безопасности перевозок необходимо принять неотложные меры, а именно:

- *восстановить систему лицензирования ремонта подвижного состава;*
- *восстановить системы государственного контроля эксплуатации технических средств и государственного расследования транспортных происшествий;*
- *восстановить систему государственной приемки нового подвижного состава и запчастей, а также сертификацию результатов ремонта;*
- *ввести прогрессивную систему штрафов на юридических и должностных лиц за нарушения безопасности на железнодорожном транспорте вплоть до уголовной ответственности при повторности.*

Теперь о вопросах обеспечения условий равенства субъектов рынка при техническом и технологическом взаимодействии. Данная сфера регулирования является достаточно новой для России, хотя элементы такого регулирования сегодня существуют. Например, осуществление пономерного учета, выдача разрешений на курсирование, приписка, открытие станций и многое другое. Однако необходимо вводить новые механизмы, обеспечивающие более эффективное технологическое взаимодействие субъектов рынка. К числу таких механизмов относится в том числе выдача предписаний по вопросам отказа владельца инфраструктуры в допуске подвижного состава перевозчика на пути общего пользования, а также при отказе в проведении технических осмотров, выполнении ремонтов и установлении иных технологических ограничений. Кроме того, для целей обеспечения недискриминационного доступа к транспортным услугам можно рассматривать внедрение таких механизмов, как выдача заключений о наличии или отсутствии оснований для отказа перевозчика от согласования заявки грузоотправителя, отказа владельца инфраструктуры от согласования запроса перевозчика, владельца локомотивной тяги от согласования обращения перевозчика.

Такие функции государственных органов, как устранение и недопущение правовых и административных барьеров в процессе перевозки пассажиров и грузов, а также оказание сопутствующих им

услуг, выработка и контроль соблюдения правил конкуренции и условий недискриминационного доступа к транспортной инфраструктуре определены в транспортной стратегии Российской Федерации, но не имеют организационного воплощения.

Именно поэтому в ежегодных отчетах европейских конференций министров транспорта постоянно звучит задача создания независимого органа в Российской Федерации по обеспечению недискриминационного доступа к инфраструктуре. Анализ существования подобных административных институтов наряду с антимонопольными органами и транспортными администрациями показывает четкую зависимость их наличия от модели рынка железнодорожных перевозок. Во всех странах, где совмещены функции владельца инфраструктуры и перевозчика, существует независимый орган, имеющий право оперативного вмешательства во взаимоотношения доминирующего субъекта перевозочной компании и грузоотправителей.

Говоря о ценовом тарифном регулировании, замечу, что здесь необходимо установление фиксированных тарифов, предельного уровня тарифов, а в отдельных случаях и ограничение рентабельности.

Под антимонопольным регулированием мы понимаем контроль за соблюдением правил недискриминационного доступа пользователям монопольными услугами на железнодорожном транспорте, контроль за ценовой политикой монополиста по препятствованию установления монопольно высокой или монопольно низкой цены и т.д. Эти методы являются достаточно традиционными инструментами, хотя и не используемыми в полной мере.

Затяжное законотворчество

— На конференции много говорилось о необходимости совершенствования законодательства, доработки и принятия нормативных документов, соответствующих требованиям нормативно-правовой базы. Вместе с тем не все ведомства успевают за ее изменениями.

Президентом Российской Федерации 26.07.2006 года подписан Федеральный закон № 135 «О защите конкуренции». Закон вступил в силу 26.10.2006 года. С этого момента признаны утратившими силу Закон РСФСР от 22 марта 1991 года №948-1 «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» и Федеральный закон от 23 июня 1999 года № 117 «О защите конкуренции на рынке финансовых услуг».

Учитывая существующую практику антимонопольного регулирования деятельности железнодорожного транспорта, в частности субъекта естественной монополии — ОАО «Российские железные дороги», необходимо отметить ряд существенных моментов, нашедших отражение в новом ФЗ.

В законе уточнено понятие товара: в сферу регулирования конкурентных отношений могут быть включены отношения между хозяйствующими субъектами, возникающие по поводу оборота объектов гражданского права, предназначенных для продажи, обмена или иного введения в оборот, в том числе по поводу таких, которые не являются продуктами деятельности.

Закон содержит уточненное понятие товарного рынка, учитывающее специфику большинства современных товарных рынков как глобальных, выходящих за пределы государственных границ и под-

Говоря о ценовом тарифном регулировании, замечу, что здесь необходимо установление фиксированных тарифов, предельного уровня тарифов, а в отдельных случаях и ограничение рентабельности.



Анатолий ГОЛОМОЛЗИН,
зам. руководителя
Федеральной
антимонопольной
службы РФ

верженных воздействию хозяйствующих субъектов, осуществляющих свою деятельность за пределами Российской Федерации.

Закон уточняет понятие группы лиц и критерии отнесения хозяйствующих субъектов к определенной группе: содержит закрытый перечень оснований, по которым лица могут быть признаны входящими в одну группу. Эта новация создает определенность при осуществлении контроля за экономической концентрацией, а также позволяет установить запрет на осуществление группой лиц монополистической деятельности или недобросовестной конкуренции.

Новый закон включает такие типичные формы негативного влияния на конкуренцию, как координация деятельности хозяйствующих субъектов третьим лицом, а также согласованные действия, ограничивающие конкуренцию.

В законе существенно модифицировано понятие доминирующего положения хозяйствующего субъекта: изменен размер его доли на рынке (с 65 до 50%), начиная с которого хозяйствующий субъект должен доказать антимонопольному органу, что он не занимает на рынке доминирующего положения. Хозяйствующие субъекты, доля которых на товарном рынке превышает 50%, признаются доминирующими.

Согласно положениям нового антимонопольного законодательства доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта при следующих условиях: совокупная доля не более чем трех хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке и превышает 50%, или совокупная доля не более чем пяти хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке превышает 70% (настоящее положение не применяется, если доля хотя бы одного из указанных хозяйствующих субъектов менее чем 8%).

Анализ текущей ситуации показывает, что законодательная база существенно отстала от хода реформы железнодорожного транспорта. Необходимо скорее принятие (в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 года № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» и статьей 2 Федерального закона от 10.01.2003 года «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации») постановления Правительства РФ об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействии с перевозчиками.

Данное постановление разработано ФАС России. Прошло согласование с Министерством транспорта, ФСТ и согласно плану мероприятий третьего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта должно быть принято в четвертом квартале 2006 года.

Руководствуясь целями демонополизации сферы перевозок грузов железнодорожным транспортом и развития здесь конкуренции, Федеральная антимонопольная служба поддержала предложения ОАО «РЖД» о создании дочернего общества ОАО «Грузовая компания» в форме компании-оператора подвижного состава.

Вместе с тем эта поддержка связана с соблюдением ряда принципиальных условий сохранения стабильности на рынке перевозок грузов и развития конкуренции. Указанные условия в форме обязательных к исполнению будут направлены учредителю хозяйствующего субъекта — ОАО «РЖД» и создаваемой компании ОАО «Грузовая компания» в соответствии с действующим законодательством.

Создание грузовой компании в соответствии со статьей 12 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» не освобождает перевозчика – ОАО «РЖД» – от обязанности осуществлять перевозки на праве собственности или ином праве. Необходимость соблюдения этого требования усиливается тем, что в настоящее время и в ближайшие годы ОАО «РЖД» будет оставаться единственным перевозчиком, способным гарантировать обеспечение потребностей грузовладельцев различных регионов России в перевозках железнодорожным транспортом общего пользования. Выполнение этой функции, аналогичной функциям поставщиков услуг в электроэнергетике и в области связи, подразумевает сохранение за ОАО «РЖД» некоторых ресурсов подвижного состава, включая и вагоны, а также наличие договоров аренды или управления с грузовой компанией, обеспечивающих обязанности перевозчика по владению подвижным составом. На начальном этапе Грузовая компания будет оказывать услуги, используя лишь 10 тыс. вагонов.

При осуществлении ОАО «РЖД» функций объединенного собственника инфраструктуры и генерального перевозчика необходимо обеспечить пользователям услугами железнодорожного транспорта недискриминационный доступ к услугам инфраструктуры и перевозчика, единообразие критериев доступа и открытости информации.

Новым законом установлено, что Правительство РФ определяет правила доступа к товарам субъектов естественных монополий, направленные на предупреждение создания условий, которые ставят одного потребителя товаров субъектов естественных монополий в неравное положение по сравнению с другими.

Интерлогический принцип построения тарифов

– Как же будет развиваться государственная тарифная политика на третьем этапе структурной реформы железнодорожного транспорта? Сложившийся разрыв тарифов между 2-3 и 1-3 разделом Прейскуранта 10-01 (в 2 и 3 раза соответственно) на перевозку грузов в направлении российских портов и пограничных передаточных станций РФ приводит к перераспределению традиционных грузопотоков и возникновению дисбаланса функционирования транспортной системы, потере доходов РЖД. Это требует в целях обеспечения финансовой сбалансированности работы компании дополнительной индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, что увеличивает тарифную нагрузку на экономику.

Принимая во внимание данную ситуацию, ФСТ совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти проводится работа по постепенному сокращению разрывов уровней тарифов на перевозку грузов в направлении российских портов и пограничных передаточных станций, выражающееся в проведении дифференцированной индексации тарифов на перевозку грузов в зависимости от вида сообщения.

Проведение дифференцированной индексации тарифов помимо оказанного положительного влияния баланса функционирования транспортной системы полностью отвечает целям и задачам проводимых работ по унификации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, в частности унификации 2 и 3-го разделов прейскуранта в связи с предстоящим присоединением Российской Федерации к Всемирной торговой организации.

Анализ текущей ситуации показывает, что законодательная база существенно отстала от хода реформы железнодорожного транспорта.



Виталий ЕВДОКИМЕНКО,
зам. руководителя
Федеральной
службы по тари-
фам РФ

При этом необходимо отметить, что под унификацией тарифов следует понимать унификацию тарифной системы, то есть применение единых интерлогических принципов построения тарифов, правил их применения, и только следующим аспектом унификации – выравнивание уровней тарифов, действующих в различных видах сообщений.

Из различных вариантов, обеспечивающих переход к единой (по уровню тарифных ставок и методологии построения тарифов) системе формирования тарифов на перевозки грузов в различных видах сообщения, наиболее предпочтительным является поэтапный (в течение переходного периода 2006-2008 годов) вариант выравнивания тарифных ставок разделов Прейскуранта 10-01 с последующим переходом к расчету провозных платежей по единому разделу прейскуранта.

В соответствии с согласованным подходом в 2005 году ФСТ при среднем индексе изменения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки 10,3% тарифы во внутригосударственном сообщении и международном сообщении через российские порты проиндексированы в среднем по году на 15%, при сохранении на уровне 2004 года тарифов в международном сообщении через пограничные передаточные станции. На 2006 год при среднем размере индекса в 7,5% во внутригосударственном и международном сообщении через российские порты тарифы проиндексированы на 12,8%, при этом в международном сообщении в направлении пограничных передаточных станций также сохранен уровень тарифов 2004 года.

При данном варианте унификации тарифов к 2009 году, по нашей оценке, разрыв уровней тарифов будет составлять примерно 11,5% и можно говорить о том, что в 2009 году мы сможем обеспечить полную унификацию тарифов, при этом в целях компенсации потерь доходов компании (РЖД) потребуется дополнительная индексация примерно в 2,4%.

Использование данного поэтапного варианта унификации тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом позволит обеспечить более плавную адаптацию промышленности России к экономическим требованиям, необходимым для вступления России в ВТО, а также прогнозируемость изменения транспортных затрат на долгосрочный период.

В то же время становление действующей дифференцированной по уровню и методологии формирования системы тарификации перевозок грузов в экспортно-импортном сообщении через российские порты и пограничные передаточные станции было обусловлено проводимой государственной тарифной политикой по поддержке и развитию российских портов. При проведении унификации тарифов на указанные перевозки необходимо предусмотреть разработку комплекса мер по государственной поддержке российских портов в целях обеспечения их конкурентоспособности.

Однако главным в тарифной политике государства все же остается то, что к окончанию реформы железнодорожного транспорта, то есть к 2010 году, тариф на грузовые перевозки и во внутригосударственном, и в международном сообщении через порты и пограничные передаточные станции сравняется и будет единым. Хотя до этого предстоит принять еще такую массу различных законов, уставов, правил, перечней и прочих документов, что будущим депутатам и чиновникам, которые придут во власть после выборов 2007-2008 годов, не позавидуешь.

Потребности рынка и существующие реалии

— За последние годы вышел закон по транспортно-экспедиторской деятельности, правительство утвердило правила экспедиторской деятельности, прошли первичные обсуждения подготовленного Ассоциацией экспедиторов проекта закона о транзите. Закончена и разработка положения о применении транспортно-экспедиторских документов, прежде всего документов ФИАТА. Всегда в ходе нашей работы возникает один общий негативный момент: проекты нормативных актов, разрабатываемых с нашим участием, попадая в аппарат правительства, возвращаются оттуда в таком виде, который сильно отличается от того варианта, что туда предоставляется через Минтранс или МЭРТ. Наблюдается странная ситуация: в правительстве нет ни транспортного департамента, ни транспортного отдела, там работают клерки-многостаночники, которые вчера занимались лесом, сегодня транспортом, а завтра их бросят на медицину. Дошло до того, что я был вынужден написать докладную министру транспорта о том, что документы в том виде, в каком они выходят из аппарата правительства, становятся вредны для транспорта и для экспедитора.

Считаю, что подобная ситуация не в последнюю очередь стала причиной того, что Россия до сих пор не имеет транспортно-экспедиторской или логистической фирмы, которая могла бы на равных конкурировать с аналогичными крупными иностранными компаниями. Это может привести к очень серьезным последствиям. Возьмем транзит. Мы говорим, что у нас есть большие географические преимущества по транзиту. Но что будет после вступления в ВТО? Транзитный поток растет с каждым годом, производство перемещается из Европы в Азию, и когда наш рынок экспедиторских услуг откроется для иностранных компаний, они непременно начнут использовать наше географическое преимущество в своих интересах. Я уверен, что экспедирование транзитных грузов захватят в свои руки иностранцы, да и в операторских компаниях, и даже у перевозчиков, если такие появятся, кроме РЖД, будет велика доля иностранцев. И места для многих участников конференции на этом рынке может тогда не хватить».

Заслуживает также внимания выступление президента Гильдии экспедиторов России Резера С.М., который считает, что контейнерные маршруты должны начинать экспедиторы. В частности, он сказал, что «создание ОАО «РЖД» дочерней компании ОАО «ТрансКонтейнер» коренным образом изменило ситуацию на рынке контейнерных перевозок в стране. «ТрансКонтейнер» как владелец 47 контейнерных терминалов, а также 17 тыс. платформ и десятков тысяч контейнеров оказывает решающее влияние на развитие данной сферы перевозок. Для всех участников этого рынка, в том числе и для самого «ТрансКонтейнера», сейчас очень важно определить законодательные рамки деятельности новой структуры, правильно установить ее внутренние договорные отношения с РЖД и условия взаимодействия по договорам с другими контейнерными компаниями, которые являются ее конкурентами.

Пример: «ТрансКонтейнер» юридически был объявлен «оператором подвижного состава». На самом деле он таковым не является. Он экспедитор, а не оператор. И его отношения с другими экспедиторскими компаниями должны строиться соответствующим образом.



Валерий АЛИСЕЙЧИК,
президент
Ассоциации
российских
экспедиторов

Дочерняя компания РЖД: первый опыт и перспективы работы в качестве перевозчика



Николай АВЕРКОВ,
генеральный
директор
ОАО «Рефсервис»

Настало время, чтобы в отчетах РЖД первые строчки занимали данные о контейнерных перевозках. Для роста их объема необходимо привлечение частных инвестиций в развитие контейнерных терминалов, в их техническое оснащение, в информатизацию, обновление парка фитинговых платформ и контейнерного парка.

Особое внимание следует уделить развитию рынка международных и транзитных перевозок в ускоренных поездах. Примером такой деятельности на направлении Европа – Азия – Европа может служить программа INNORAIL, где на равных работают наши и европейские экспедиторы.

Еще один важный момент: мы не получим серьезного развития контейнерных перевозок, пока не ликвидируем все еще имеющийся ручной труд при оформлении грузовых перевозочных документов на железнодорожных станциях, контейнерных терминалах и подъездных путях. Электронный документооборот – это фактор, без которого невозможно внедрение логистических методов организации контейнерных перевозок.

Зарубежный опыт показал, что в логистическом центре на контейнерных терминалах должны быть внедрены новые принципы информационного взаимодействия. Управлять комплексным центром информации, полученной от многочисленных частных компаний, должен экспедитор. Тогда и будет заранее спланирован, а затем и реализован принцип доставки «от двери до двери».

— В начале 2006 года на базе имущественного комплекса «Рефсервис» филиала ОАО «РЖД» создано и с 1 мая 2006-го начало работать ОАО «Рефсервис» – 100-процентное дочернее общество (ДО) ОАО «РЖД» в области перевозок грузов в изотермическом подвижном составе. Создание ОАО «Рефсервис» – составная часть Программы структурной реформы российского железнодорожного транспорта, предусматривающей, в частности, образование «дочек» ОАО «РЖД», обеспечивающих специализированные перевозки грузов.

ОАО «Рефсервис» передан парк изотермических вагонов (6675 единиц), три рефрижераторных вагонных депо, эксплуатационные участки. Численность персонала составляет 4370 человек.

В первые дни перевозочного процесса ДО столкнулось с рядом трудностей:

- на дорогах отсутствовало обновленное программное обеспечение;
- по ГВЦ дорог не были введены коды плательщика (ОАО «Рефсервис») и на ряде станций невозможно было оформить перевозочные документы;
- программное обеспечение ТехПД не позволяло оформлять заявки на отправку подвижного состава филиала «Рефсервис», которым управляет ОАО «Рефсервис»;
- не был отработан механизм отстоя порожних вагонов собственности ДО;
- не был решен вопрос изменения плана формирования при оформлении перевозок порожних вагонов назначением на Калининград через Латвию и Литву, минуя Беларусь.

Несмотря на снижение погрузки в первом месяце работы (мае), связанной с организационными и технологическими трудностями начального периода, в июне-августе удалось стабилизировать ситуацию и обеспечить положительную динамику роста. Объем перевозок ОАО «Рефсервис» за пять месяцев работы составил 1030 тыс. тонн. Доля компании на рынке железнодорожных перевозок СПГ составляет 19%. По сравнению с аналогичным периодом 2005 года суммарный грузооборот ДО и филиала «Рефсервис» вырос на 8%. Увеличение грузооборота было обеспечено за счет привлечения перевозок в рефрижераторных секциях на дальних плечах.

Необходимо отметить, что ОАО «Рефсервис» как самостоятельный субъект хозяйственного права в отличие от филиала ОАО «РЖД» оплачивает все расходы, связанные с ведением хозяйственной деятельности, включая провозную плату за порожний пробег вагонов, отстой вагонов, их экипировку, за содержание персонала и инфраструктуры депо и пр.

Создание дочерней компании позволило выделить ряд проблем, обозначивших слабые стороны ее финансово-производственной деятельности и требующих их скорейшего разрешения.

1. Значительные затраты ОАО «Рефсервис» на оплату порожнего пробега связаны с необходимостью обеспечения продовольствием центра России (в основном Урала), где образуется значительный избыток порожних вагонов. Другие собственники изотермического подвижного состава (ИПС) не осуществляют перевозки в данный регион в связи с отсутствием обратной загрузки, и он полностью обеспечивается «Рефсервисом». Снижение расходов за счет организации обратной загрузки резко ограничено в силу узкой номенклатуры непрофильных грузов (пригодных к перевозке в ИПС) и несопадением существующих маршрутов их транспортировки с основными направлениями перевозок скоропортящихся грузов (СПГ).

Кроме того, перевозки непрофильных грузов в изотермическом подвижном составе практически не осуществляются в связи с несоответствием параметров специализированного ИПС универсальному крытому вагону: разница уровня поля относительно погрузо-выгрузочной эстакады; меньший размер дверного проема; пол ИПС не рассчитан на тяжеловесные погрузчики; изотермический вагон не везде вписывается в кривую пути из-за большей длины вагона и др.

В связи с высокими затратами на порожний пробег перевозки в центр страны по федеральному тарифу убыточны для «Рефсервиса». По этой причине мы будем вынуждены в ближайшее время повысить тарифы на направлениях, не имеющих обратной загрузки.

2. Как известно, основной грузопоток СПГ направлен из портов Западного и Дальневосточного регионов во внутренние районы страны. С целью обеспечения своевременной выгрузки судов ОАО «Рефсервис» вынуждено осуществлять накопление своих вагонов на станциях, примыкающих к портовым комплексам. Однако в связи со срывами планируемых сроков подхода судов имеет место значительный простой изотермических вагонов в ожидании погрузки, что приводит к дополнительным затратам. На наш взгляд, было бы целесообразным в местах массовой погрузки СПГ (в первую очередь около крупных портов) выделить и передать дочерней компании пути накопления подвижного состава в ожидании погрузки, что позволит сократить затраты на отстой вагонов.

3. В переходный и летний периоды года существует практика предоставления особых условий на перевозки СПГ в универсальных вагонах и контейнерах. Это приводит к существенному оттоку грузов со специализированного изотермического подвижного состава, в результате чего значительно сокращаются доходы ОАО «Рефсервис» и одновременно возрастают расходы за счет оплаты простоя неиспользуемых вагонов. В конечном итоге это приводит к возникновению у компании весомого снижения доходов в соответствующие периоды.

4. В условиях сокращения востребованного парка рефрижераторных секций в штате ОАО «Рефсервис» имеется избыток механиков для обслуживания ГРПС. Большая часть секций простаивает в ожидании груза, что приводит к дополнительным расходам на отстой, а механики продолжают получать зарплату, не находясь в рейсе. По сегодняшним оценкам в ДО порядка 800-1000 лишних механиков.

Кроме того, ремонтные мощности депо задействованы не в полную силу, а загрузить их заказами сторонних владельцев подвижного состава, как показал опыт, не представляется возможным.

В связи со значительными затратами на содержание избыточных производственных мощностей депо ОАО «Рефсервис» в срочном порядке приступает к оптимизации структуры с целью приведения ее в соответствие потребностям производственного процесса. Это потребует реализации в том числе и непопулярных мер, включая сокращение штата.

5. В настоящее время остро стоит вопрос производства нового изотермического вагона. Это связано с тем, что парк ИПС как частный, так и прежде всего ОАО «РЖД» сформирован на базе произведенных во времена СССР рефсекций, АРВ и вагонов-термосов. Средний возраст вагонов составляет более 20 лет. В зависимости от года выпуска ежегодное убытие подвижного состава (то есть списание) составляет в среднем более 1000 вагонов, что через

пять-семь лет приведет к полной утрате специальных железнодорожных транспортных средств для перевозки скоропортящихся грузов. Такая ситуация чревата нанесением урона национальной безопасности РФ.

Сложность создания нового образца заключается в том, что производственные мощности, на которых выпускались изотермические вагоны в советское время, утрачены. По сути дела производство этих вагонов необходимо создавать заново, что требует значительных финансовых вложений. В настоящее время проведены переговоры с владельцами законсервированного завода в Дессау, где ранее выпускались вагоны-термосы для СССР; подготовлено техническое задание на производство изотермического вагона нового поколения.

Однако, как уже отмечалось, существующая в настоящее время тарифная политика на железнодорожном транспорте не учитывает специфику перевозок грузов в изотермическом подвижном составе. Сегодняшние тарифные условия приводят к отсутствию реальной прибыли, достаточной для создания нового вагона; лишают деятельность компании инвестиционной привлекательности. Очевидно, что ни один из участников рынка перевозки СПГ не намерен инвестировать средства в производство нового вагона. В связи с этим в преискуранте необходимо обеспечить снижение инфраструктурной составляющей, уровень которой позволит создать благоприятные условия по приобретению и использованию собственного подвижного состава.

Требования же бурно развивающегося современного рынка вынуждают наряду с организацией производства нового вагона активно развивать перевозку СПГ в рефконтейнерах.

«Рефсервис» планирует осваивать новое для себя направление транспортировки скоропортящихся грузов в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах и контейнерах-термосах; организовать на отдельных маршрутах перевозки скоропортящихся грузов в ускоренных контейнерных поездах. Необходимость развития новых технологий связана как с уменьшением партионности скоропортящихся грузов, так и с требованием повышения качества обслуживания клиентов – сокращением сроков доставки, организацией перевозок «от двери до двери».

На базе депо «Подмосковная» уже действует накопительная контейнерная площадка, которая является первым этапом проекта по организации перевозок и ремонта рефрижераторных контейнеров. В соответствии с инвестиционной программой ДО планируется начиная с 2007 года наращивать парк фитинговых платформ (приобретать по 10 сцепов в 2007-2009 годах) для перевозки рефрижераторных контейнеров.

Группа компаний Armadillo вводит в России услугу DPD Classic



На состоявшемся 20 сентября пресс-ланче представители топ-менеджмента Группы компаний Armadillo, компаний GeoPost, Yurtici Kargo и DPD объявили о введении на российском рынке услуги по международной доставке грузов DPD Classic.

На мероприятии присутствовали генеральный директор Группы компаний Armadillo **Сергей Круглов**, главный исполнительный директор по Северной и Восточной Европе холдинга GeoPost **Клаас Остерберг**, президент Arikanli Holding Transportation Group Юсуф **Зия Гюндюз**, главный исполнительный директор DPD **Арнольд Шровен**.

DPD Classic представляет собой международную доставку бизнес-отправлений от двери до двери из России в Европу. Услуга сочетает в себе экономичность и оперативные сроки доставки. Экономичность достигается за счет использования оптимальных логистических решений при доставке грузов по Европе, преимущест-

венно с использованием автомобильного транспорта.

Совместно с коллегами из DPD специалисты Группы компаний Armadillo разработали операционное решение для доставки посылок из России в Европу, учитывающее российскую специфику: грузы будут доставляться авиатранспортом в европейский сортировочный центр в Париже, откуда будет осуществляться дальнейшая дистрибуция автомобильным транспортом по европейским странам, входящим в международную сеть DPD.

Ещё одним преимуществом услуги DPD Classic являются высокие гарантии сохранности. В тариф уже включено автоматическое страховое покрытие на сумму до 520 евро.

«Для клиентов DPD мы начали предлагать услугу по доставке в Россию еще в октябре 2005 г., с сентября этого года мы готовы предложить нашим клиентам сервис по экспорту из России. Внедрение новой услуги стало возможным благодаря нашим акционе-

рам, компаниям GeoPost и Yurtici Kargo, а также нашему партнерству с DPD – ведущим оператором доставки посылок по Европе», – прокомментировал Сергей Круглов, генеральный директор Группы компаний Armadillo.

Около 60% импортируемых отправок приходят из Германии, традиционно наиболее крупного торгового партнера России, 30% – из Швеции, Нидерландов и Великобритании. За прошедшие месяцы полностью отлажена технология доставки.

По оценкам специалистов Группы компаний Armadillo, наиболее востребованными направлениями для отправки из России будут крупнейшие страны ЕС – Германия, Франция, Великобритания.

«DPD работает в Европе уже 30 лет. Основанная в 1976 году, компания DPD на данный момент является лидирующим европейским провайдером услуг доставки посылок. Сегодня наши клиенты доверяют нам 1,4 миллиона посылок каждый день. Мы рады приветствовать Россию в составе международной сети DPD», – сообщил Арнольд Шровен, главный исполнительный директор DPD.

«Российский логистический рынок на сегодняшний день является одним из наиболее быстро растущих в Европе и в мире, и мы уверены, что новый сервис будет востребован в России», – сообщил Клаас Остерберг, главный исполнительный директор по Северной и Восточной Европе холдинга GeoPost.

www.transrussia.ru

ГЛОБАЛЬНОЕ
ТРАНСПОРТНОЕ
СООБЩЕСТВО



27-30 МАРТА 2007
МОСКВА, СК ОЛИМПИЙСКИЙ

ТРАНСРОССИЯ

12-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

ОРГАНИЗАТОРЫ:



ITE LLC Moscow
Тел.: +7 (495) 836 7360
Факс: +7 (495) 836 7361
E-mail: transport@ite-expo.ru

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ



ВТО и ГАТС, или Режим наименьшего благоприятствования



Татьяна ПОЛЯНОВА,
профессор МГИМО

Алексей ЖУРОНОВ,
аспирант МГИМО

Одним из направлений внешне-экономической политики России на современном этапе является расширение участия Российской Федерации в системе мировых хозяйственных связей и деятельности международных экономических организаций. В этой связи целесообразно рассмотреть морской транспорт России не только как отрасли материального производства, но как неотъемлемой составной части сферы услуг. Актуальность подобного подхода обусловлена еще и тем, что Всемирная торговая организация, расширяя свою деятельность в области регулирования торговых споров между государствами-членами, а также либерализации мировой торговли, все активнее включает в сферу своих интересов и международную торговлю услугами, в частности услугами международного морского транспорта.

Одним из результатов Уругвайского раунда торговых переговоров в рамках Генерального соглашения по торговле товарами (ГАТТ)¹ явилось подписание Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС)², являющегося, по сути, общей системой принципов и пра-

вил, касающихся всех секторов сферы услуг и дополняющихся отдельными соглашениями по конкретным видам услуг (морской транспорт, телекоммуникации, финансовые услуги, услуги воздушного транспорта). Подобная структура ГАТС позволяет провести довольно четкое разделение между общими, обязательными для всех государств, положениями, которые будут признаваться всеми странами – членами ВТО, и конкретными обязательствами по отдельным отраслям и видам услуг, взятыми на себя отдельными странами. Последние стали предметом конкретных двусторонних переговоров, в результате которых были приняты обязательства отдельных государств, обозначенные и закрепленные ими в национальных перечнях обязательств.

Что же касается услуг международного морского торгового судоходства, то в настоящее время данная категория услуг под действие ГАТС не подпадает, поскольку в рамках переговорной группы по морским вопросам до сих пор существует ряд неразрешимых разногласий. В частности, серьезной проблемой являются каботажные перевозки грузов. По сложившейся вековой традиции перевозка товаров морем между портами одного и того же государства закреплялась законодательно или в порядке национального обычая за судами под национальным флагом данной страны. Но с появлением в проекте ГАТС национального режима в торговле услугами складывается понимание того, что в государстве, принявшем новую норму, перевозки грузов такого рода должны быть доступны для иностранных судовладельцев под флагом других госу-

дарств – участников ГАТС. Однако в ряде стран, в первую очередь в США, и по сей день каботажные перевозки законодательно закреплены за национальными перевозчиками (США: закон Дюсона, 1920 г.). Соблазн внедриться на рынки каботажных перевозок грузов других стран у государства традиционного судоходства, безусловно, велик. Но открывать на основе взаимности свой национальный каботаж судоходным компаниям партнеров по ГАТС ни США, ни члены ЕС пока не намерены.

Еще одним важным элементом, вошедшим в ГАТС, является «режим наибольшего благоприятствования/недискриминации». Тем самым участники соглашения отказываются, по существу, от резервирования грузов национальной внешней торговли за судами своего флага. В категорию «недискриминации» попадает отказ не только от законодательного бронирования за своими судоходными компаниями экспортно-импортных грузов, но и косвенное резервирование в виде, например, межправительственных соглашений о квотах на перевозку товаров взаимной торговли судами перевозчиков двух и более стран. Таким образом, будущее секторальное соглашение может затронуть режим Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций 1974 г.³ Важно отметить, что кодекс существенно изменил систему линейного судоходства, сделав ее более открытой и в определенной степени обеспечив равное участие в ней стран. ГАТС же, вводя принцип многосторонности в противовес ограничительной деловой практике, ставит преграду двусторонним соглашениям. В этой связи необходимо понимать, что мно-

гие развивающиеся страны, национальный флот которых не отличается высокой конкурентоспособностью на мировом рынке морских услуг, вынуждены будут активно применять защитные меры. В результате будущее секторальное соглашение может свести на нет основные принципы ГАТС, дав толчок новой волне протекционизма на морском транспорте.

Хотя рынок услуг морского торгового судоходства пока не подпадает под регулирование секторального соглашения в рамках ГАТС, что, впрочем, является, по всей видимости, лишь вопросом времени, оно тем или иным образом будет оказывать непосредственное влияние на формирование судовой политики РФ при осуществлении международных морских перевозок грузов. Конечно, Российская Федерация не является членом ВТО и, следовательно, ГАТС, однако здесь следует заметить, что процесс этот, вероятно, необратим, и Россия уже в скором времени присоединится к этой международной организации. В этой связи целесообразно рассмотреть политику, проводимой Правительством РФ в области морского торгового судоходства, в случае участия и неучастия России в ГАТС.

В первом случае судовой политика РФ, вероятнее всего, будет проводиться на основе заключения двусторонних соглашений, причем в основу этих соглашений будут заложены следующие режимы: во-первых, принципы «свободы мореплавания и справедливой конкуренции на коммерческой основе»; во-вторых, режим Конвенции ООН о Кодексе проведения линейных конференций 1974 г. В слу-

чае применения первого режима вполне обоснованно возникает вопрос о его непротиворечивости основным принципам ГАТС: ГАТС предусматривает распространение режима наибольшего благоприятствования – в данном случае режима свободы мореплавания и справедливой конкуренции на коммерческой основе – на все страны-участницы. Двусторонние же соглашения распространяют свое действие только на две страны, между которыми эти соглашения заключаются. Безусловно, страны – члены ГАТС могут заключать двусторонние соглашения со странами, не участвующими в ГАТС. Подобного рода соглашения, как правило, предусматривают некоторые ограничения в отношении третьих стран, однако следует отметить, что согласно ГАТС эти ограничения должны носить исключительно открытый характер. Двусторонние же соглашения между странами, не являющимися членами ГАТС, носят закрытый характер, что противоречит принципам ГАТС. Таким образом, при использовании режима свободы мореплавания и справедливой конкуренции на коммерческой основе при формировании судоходной политики Правительство РФ сталкивается со сложностью применения нетарифных ограничений, носящих закрытый характер, как защитной меры для поддержания национального судоходства.

Режим Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций 1974г. двусторонними соглашениями РФ с другими странами прямо не оговорен, поскольку Россия является лишь договаривающейся стороной конвенции с оговоркой, что ее положения не распространяются на совместные судоходные линии, созданные на основе данных соглашений. Безусловно, в случае, когда двусторонним соглашением не предусматривается создание совместных судоходных линий, перевозка может осуществляться и по формуле конвенции (40:40:20). Конечно, применение указанной формулы справедливо лишь в отношении перевозок, осуществляемых линейным судоходством, что не всегда имеет место. В принципе, многие аналитики

сходятся во мнении, что Конвенция ООН о Кодексе поведения линейных конференций 1974 г. не противоречит принципам ГАТС, однако наиболее часто режим конвенции применяется по отношению к развивающимся странам.

При формировании судоходной политики РФ можно также указать возможность применения режима двусторонних соглашений о судоходстве с другими странами. Ярким примером подобного рода соглашений является Соглашение о партнерстве и сотрудничестве (СПС) России с Европейским союзом, подписанное в июле 1994 г. Целью СПС является обеспечение правовой базы для свободного или на определенных условиях перемещения капитала, товаров, рабочей силы и услуг, в частности в области морского транспорта. Таким образом, в случае генерального соглашения по торговле транспортными услугами принцип «взаимности» по ГАТС, предусматривающий равный обмен услугами, трактуется несколько шире и касается, в частности, обеспечения свободного доступа к рынку морских торговых услуг. Говоря о РФ, данное положение не должно сократить грузовую базу для отечественного флота, так как подпрограмма «МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ» федеральной целевой программы «МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ» подразумевает также обновление российского морского

торгового флота. Более того, качественное изменение российского экспорта приведет к росту спроса на услуги иностранных перевозчиков, что, в свою очередь, увеличит присутствие российских перевозчиков на европейских рынках.

Участие РФ в ГАТС создаст новые экономико-политические условия для морского транспорта страны. В этой связи важно понимать, что эти условия не будут зависеть от членства в ГАТС, поскольку будут задавать правила игры на международном рынке услуг морского транспорта. Таким образом, неприсоединение России к ГАТС не оградит ее от влияния соглашения, напротив, лишит ее преимуществ, в первую очередь связанных с возможностью влиять на принятие тех или иных мер в области регулирования морского транспорта. Более того, следует отметить, что ГАТС носит комплексный характер, предусматривая либерализацию всей сферы услуг, а следовательно, всей транспортной системы России, что отвечает интересам страны. Безусловно,

участие РФ в ГАТС будет сопряжено со значительными финансовыми затратами, в том числе на внедрение новой эффективной системы информации и обмена данными, что является неотъемлемым условием присоединения. Что же касается судоходной политики, то при ее формировании Правительство РФ придется, видимо, отказаться от практики двусторонних соглашений, следуя принципу ГАТС о «свободном доступе к рынку», что лишит правительство возможности применения нетарифных ограничений, носящих скрытый характер, в отношении некоторых стран. Таким образом, значительно сократится инструментарий защитных мер в отношении морского транспорта. С другой стороны, поскольку законодательство РФ не предусматривает протекционизм в отношении морского торгового судоходства для России будет легко применить такой принцип ГАТС, как режим наибольшего благоприятствования (РНБ) по отношению к остальным странам – участникам соглашения.

¹ Уругвайский раунд торговых переговоров в рамках ГАТТ продолжался с 1986 по 1995 год. Пакет соглашений Уругвайского раунда объединяет более 50 многосторонних соглашений и других правовых документов, основными из которых являются Соглашение о создании ВТО (Всемирной торговой организации) и многосторонние торговые соглашения.

² Целью ГАТС является либерализация международной торговли услугами. — Примечание авторов.

³ Данная конвенция так и не была ратифицирована, однако ее принципы и положения используются на практике. — Примечание авторов.



Правила транспортно-экспедиционной деятельности

В соответствии со статьей 2 Федерального закона № 87-ФЗ от 30 июня 2003 года «О транспортно-экспедиционной деятельности» постановлением Правительства РФ № 554 от 08.09.2006 г. утверждены «Правила транспортно-экспедиционной деятельности». Правила конкретизируют порядок деятельности экспедиторов, их взаимоотношения с грузовладельцами, описывают основные экспедиторские документы и определяют основные требования, предъявляемые к качеству услуг, оказываемых

Правила транспортно-экспедиционной деятельности развивают и дополняют положения главы 41 Гражданского кодекса Российской Федерации и Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 года № 87-ФЗ. Правила устанавливают понятийный аппарат, касающийся транспортно-экспедиторской деятельности, чего нет в законе.

Правила конкретизируют взаимоотношения экспедиторов и грузовладельцев при осуществлении транспортно-экспедиторского обслуживания клиентов, определено, что экспедитор имеет право использовать в своей деятельности экспедиторские документы и определены основные позиции экспедиторских документов, используемых экспедиторами при оказании услуг, впервые даны качественные характеристики транспортно-экспедиторской деятельности. С принятием «Правил транспортно-экспедиционной деятельности» сформирована нормативная база в деятельности экспедиторов, что дает стимул для дальнейшего развития этой отрасли экономики, определяет положение экспедиторов на рынке транспортных услуг как самостоятельного участника гражданско-правового регулирования.

Как уже отмечалось, впервые в законодательном акте дано определение транспортно-экспедиторских услуг как предпринимательской деятельности по организации перевозки груза экспедитором любыми видами транспорта и связанным с этим заключением им договоров перевозки груза с перевозчиками. Таким образом, определена организующая роль экспедитора при перевозке. Это означает, что экспедитор в договоре транспортной экспедиции выступает не как посредник между перевозчиком и грузовладельцем, а как самостоятельный участник процесса перемещения груза от грузоотправителя до грузополучателя, использующий свой интеллектуальный потенциал в области перевозок грузов и продающий его в качестве услуги грузовладельцу. Важно то, что в правилах установлено право экспедитора заключать договоры перевозки, т.е. заключать с перевозчиками долгосрочные договоры на

перевозку грузов, тем самым обеспечивать перевозчика стабильными объемами перевозок. На основании таких договоров экспедитор от своего имени или от имени своего клиента оформляет документы на перевозку отдельной партии груза.

Впервые в экспедиторской практике нормативно закреплено понятие экспедиторских документов. Это понятие пришло в нашу страну из международной деятельности экспедиторов, которые при организации доставки грузов используют в своей деятельности документы, подтверждающие выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиторских и других услуг, связанных с перевозкой грузов. В нашей стране для подтверждения заключения договора перевозки определенной партии груза перевозчиками оформляются транспортные накладные и коносаменты. При рассмотрении спорных вопросов ответственности перевозчика или грузовладельца в первую очередь принимаются во внимание именно эти документы.

После принятия правил у экспедитора появилось законное право использовать свои документы, и от того, насколько правильно заполнены такие документы и насколько выполняются обязательства сторон по этим документам, зависит ответственность сторон по договору транспортной экспедиции. Правилами определен перечень документов, которые могут быть использованы экспедитором при оформлении своих взаимоотношений с клиентом, связанных с выполнением различных услуг в рамках договора транспортной экспедиции.

Пунктами 8-11 правил дается описание и порядок оформления поручения экспедитору. Нормативное закрепление формы поручения и порядка его заполнения и оформления вводит в деятельность экспедиторских компаний единообразный документ, на основании которого экспедитор выполняет услуги, заказанные клиентом.

В настоящее время многие экспедиторские компании наряду с поручением оформляют свои взаимоотношения с клиентом на отдельные отправки заявками, что в прин-

ципе не совсем соответствует положениям Гражданского кодекса, регулирующим договор транспортной экспедиции. В Гражданском кодексе установлено, что экспедитор действует от имени и по поручению клиента, таким образом, правила вводят в экспедиторскую практику единый документ, соответствующий Гражданскому кодексу. В этой связи правилами описано содержание поручения, т.е. указано, какие необходимые сведения должно содержать поручение для надлежащего его исполнения экспедитором.

Поручение экспедитору – экспедиторский документ, выдаваемый клиентом экспедитору на организацию перевозки отдельной партии груза и конкретизирующий характер груза и условия его перевозки различными видами транспорта.

Поручение может выдаваться экспедитору как в рамках заключенного договора, так и разовое.

В случае, если поручение экспедитору выдается клиентом в рамках подписанного между клиентом и экспедитором договора транспортной экспедиции, экспедитор принимает такое поручение к исполнению немедленно после получения документа. При этом поручение экспедитору является неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции.

Если поручение выдается клиентом в качестве разового задания, то необходимо подтверждение экспедитора на исполнение такого поручения. Правилами определено, что экспедитор обязан рассмотреть поручение и направить его клиенту с отметкой о согласовании либо с отказом в согласовании выполнения с указанием причин отказа. Подтвержденное экспедитором поручение может рассматриваться как заключенный договор транспортной экспедиции. При этом условия договора могут быть изложены на оборотной стороне бланка поручения экспедитору. Поручение экспедитору, а также изменения и дополнения к нему выдаются в письменной форме.

Пунктом 10 правил предусмотрено, что клиент имеет право на любом этапе выполнения поручения отозвать его с обязательным возмещением экспедитору факти-

ческих расходов, связанных с исполнением поручения.

Экспедиторская расписка (пункт 12 правил). Экспедиторская расписка должна быть вручена экспедитором грузоотправителю немедленно после получения груза в качестве подтверждения того, что экспедитор вступил в распоряжение переданным ему грузоотправителем грузом с выполнением безотзывного распоряжения грузоотправителя отправить груз получателю, указанному в расписке, или держать его на своем складе для этого грузополучателя. Данное распоряжение может быть отменено только в том случае, если оригинал экспедиторской расписки возвращается экспедитору, который ее выписал, и если на этот момент распоряжение грузоотправителя по отправке груза не выполнено экспедитором.

Складская расписка (пункт 13 правил). Складская расписка заполняется экспедитором и передается клиенту в том случае, если экспедитор принимает груз клиента на хранение. Складская расписка содержит характеристики груза (количество мест, вес, кубатура, вид упаковки груза). Выдача груза осуществляется по предъявлению складской расписки. Этот документ предоставляет право экспедитору складировать грузы, переданные экспедитору клиентом на хранение. Эта функция экспедитора чрезвычайно важна для грузовладельцев и несет в себе несколько позиций. Первое – консолидация грузов многих клиентов (грузовладельцев) в маршрутные или коносаментные партии. Такая операция может снизить транспортную составляющую в цене товара за счет получения экспедитором скидок с официальных тарифов перевозчиков. Второе – складирование и накопление биржевых товаров. Эта операция позволяет грузовладельцу продать свой товар в период наиболее высокой биржевой цены на этот товар.

В складскую расписку включаются детальные оговорки, касающиеся прав держателя документа, передачи права собственности на груз и согласие, что представление складской расписки является свидетельством поставки груза.

Пунктом 6 правил предусмотрено, что в зависимости от характера оказания транспортно-экспедиторских услуг, в том числе при организации перевозок грузов в международном сообщении, экспедитором могут быть использованы экспедиторские документы, не указанные в пункте 5 правил, а пунктом 7 правил установлено, что порядок оформления и формы экспедиторских документов утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации. Таким образом, Правительство Российской

Федерации не только предписало Минтрансу разработать и ввести в действие экспедиторские документы, применяемые при организации внутренних перевозок грузов, но и предоставило Министерству транспорта право внедрить на территории Российской Федерации экспедиторские документы международного образца при организации экспедитором перевозок грузов в международном сообществе. Такие документы были разработаны международным экспедиторским сообществом и приняты Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), причем они одобрены Международной торгово-промышленной палатой и рекомендованы к применению экспедиторам, осуществляющим организацию перевозки в международном сообществе.

Документы ФИАТА имеют унифицированный характер, они принимаются к обработке в большинстве стран мира. Это обусловлено тем, что при выдаче документа ФИАТА экспедитор обязан принять к перевозке товар в «натуре», т.е. он несет ответственность в этом случае не только за количество принятых мест, но и за их содержимое. Это упрощает таможенный контроль при перемещении товара через таможенную границу. Кроме того, система использования документов ФИАТА поможет избежать нарушений таможенного законодательства со стороны грузовладельцев, поскольку в этом случае все необходимые платежи при таможенном оформлении осуществляет экспедитор, который выдал грузовладельцу документ ФИАТА.

К базовым документам ФИАТА относятся:

- поручение экспедитору,
- складская расписка,
- экспедиторская расписка,
- экспедиторский сертификат перевозки,
- воздушная накладная ИАТА,
- оборотный мультимодальный транспортный коносамент,
- необоротная мультимодальная транспортная накладная,
- декларация о перевозке опасных грузов,
- интермодальное весовое свидетельство отправителя.

Эти документы разработаны ФИАТА и согласованы с ЮНКТАД и МТП, применяются в мировой экспедиторской практике уже почти 50 лет. Более того, в отдельных странах оплата грузов внешней торговле не может быть произведена без предъявления документа ФИАТА. В этих странах документы ФИАТА приобрели официальный статус.

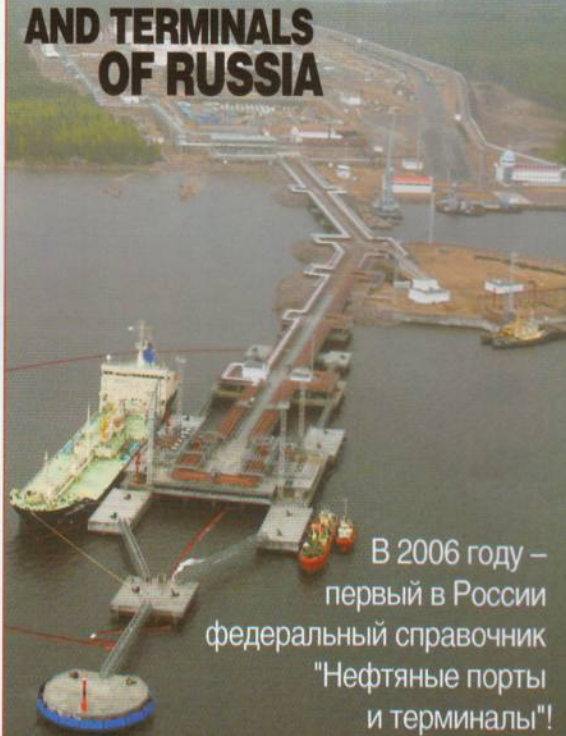
Документы ФИАТА все более широко применяются российскими экспедиторами, однако отсутствие их офи-

Под патронатом и по поручению Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Министерства транспорта, ФА "Росморречфлот", ФГУП "Росморпорт", Ассоциации морских торговых портов.

Издательство "Морские порты" выпустило в свет федеральный справочник "Нефтяные порты и терминалы России".

НЕФТЯНЫЕ ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ РОССИИ

GUIDE BOOK
OIL PORTS
AND TERMINALS
OF RUSSIA



В 2006 году – первый в России федеральный справочник "Нефтяные порты и терминалы"!

Эксклюзивная и профессиональная информация по всему спектру существующих и планируемых мощностей транспортировки и перевалки нефти и нефтепродуктов.

Карты, иллюстрации, схемы, адреса, документальные приложения и т.д.

Заявки на покупку справочника принимаются по адресу редакции:
105187, Москва, Окружной проезд, д. 15.
Тел./факс: (495) 763-54-20, 366-62-55.
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru.

циального статуса в России часто вызывает определенные трудности в отношениях грузовладельцев с таможенными, налоговыми, финансовыми и другими государственными структурами.

Официальное признание документов ФИАТА будет способствовать увеличению товарооборота России, поскольку использование этих документов уменьшает сроки прохождения платежей за проданный или купленный товар, а также оказывает серьезную помощь и таможенным органам в выполнении ими своих функций.

Пункт 14 правил перечисляет основные виды услуг, оказываемых экспедитором.

Согласование с перевозчиками условий перевозки и хранения груза, времени перевалки груза с одного вида транспорта на другой и иные вопросы, необходимые для осуществления перевозки, в том числе составление экономических обоснований транспортно-экспедиторских схем и маршрутов в соответствии с поручениями клиента – эта функция экспедитора достаточно важна, поскольку экспедитор в данном случае использует свой интеллектуальный потенциал в области тарифов, характера перевалочных работ, особенностей работы портов и припортовых железнодорожных станций, возможности различных транспортных средств. Кроме того, при этом экспедитор может существенно влиять на транспортную составляющую в цене товара своего клиента, поскольку за счет консолидации нескольких партий груза различных грузовладельцев в маршрутные или консолидированные партии может получать скидки с официальных тарифов перевозчиков.

Одним из важных положений правил является установленное пунктом 14 право экспедитора производить расчеты за перевозку груза как от имени клиента, так и от своего имени. Это положение предусматривает возможность экспедитора производить расчеты не только с перевозчиками, но и с другими участниками перевозочного процесса, в частности портами, складскими комплексами, железнодорожными станциями, контейнерными терминалами и агентами. Предоставление такой возможности особенно важно при осуществлении доставки груза на условиях «от двери до двери», поскольку в этом случае у экспедитора постоянно возникает необходимость оплатить ту или иную операцию во время осуществле-

ния доставки груза и возможность оплатить услугу прямо со счета экспедитора, не обращая к клиенту, повышает оперативность решения вопросов доставки груза. Естественно, в дальнейшем экспедитор выставляет произведенные расходы для оплаты своему клиенту. Эта функция экспедитора продиктована практикой организации перевозок грузов и связана с консолидацией платежей за перевозку грузов, таможенных платежей, различных сборов (портовые, складские, охрана грузов и других). Всем службам, участвующим в процессе перевозки груза и в документальном оформлении перемещения грузов, гораздо удобнее производить расчеты с одной организацией, чем с большим количеством грузовладельцев. Следует отметить, что эта обязанность экспедитора не только ответственна по своей значимости, но и достаточно сложна. Для выполнения этой функции экспедитор должен обладать достаточными свободными финансовыми ресурсами, поскольку практически все перевозчики в настоящее время применяют авансовую форму расчетов за перевозку груза. Безусловно, выполнение этой работы под силу крупным экспедиторским компаниям, имеющим в своем распоряжении достаточно свободных оборотных средств для авансовой оплаты перевозочных платежей.

Пунктом 15 правила устанавливаются необходимый набор сведений, которые экспедитор обязан предоставлять клиенту по его требованию. Кроме обычных сведений о самом экспедиторском предприятии, экспедитор должен предоставить клиенту сведения о подтверждении соответствия оказываемых им транспортно-экспедиторских услуг установленным требованиям. В данном случае термин «установленные требования» означает соответствие услуг, оказываемых экспедитором, Национальным стандартам: ГОСТ Р 52297-2004, ГОСТ Р 52298-2004. Включение этого положения продиктовано тем, что в настоящее время все большее число грузовладельцев, прежде чем заключить с экспедитором договор на транспортно-экспедиторское обслуживание, требуют от экспедитора предоставления документального подтверждения качества оказываемых услуг. Особенно это проявляется при объявлении грузовладельцами тендеров на организацию перевозок грузов, часто в печатных документах, представляе-

мых экспедитором на тендер, содержится сертификат соответствия по системам добровольной сертификации. Это положение перекликается с положением пункта 19 правил, который устанавливает, что качество оказываемых экспедитором транспортно-экспедиторских услуг должно отвечать требованиям национальных стандартов Российской Федерации. Кроме того, экспедитор должен предоставить клиенту чисто практические сведения, к которым относятся уровень тарифов на перевозку грузов различными видами транспорта, правила и особенности перевозки грузов, сведения о форме и порядке оплаты транспортно-экспедиторских услуг.

Пунктом 16 правил предусмотрено, что экспедитор при приеме груза от перевозчиков в пункте назначения участвует в оформлении соответствующих документов. Оформление товаросопроводительных, перевозочных, таможенных и других документов – практически одна из основных функций экспедитора, поскольку организация перевозки груза основана на оформлении всех необходимых для доставки грузов документов. Экспедитор по своей направленности в основном имеет дело как раз с транспортными документами и от того, насколько тщательно экспедитор подходит именно к этой своей деятельности, зависит успешное продвижение груза по транспортным системам. Кроме того, при приеме груза в пункте назначения экспедитор выполняет работу, связанную с оформлением коммерческих и других актов, и связана она с тем, что экспедитор, осуществляющий контроль за продвижением груза в процессе перевозки, имеет возможность оформить ненадлежащую перевозку (утрата или повреждение груза) на любом этапе перевозки груза, а при осуществлении приема груза от перевозчика для его передачи получателю составляет все приемо-сдаточные документы и при необходимости принимает участие в составлении коммерческих актов на несохранную перевозку груза.

Кроме перечисленных, экспедитор выполняет еще массу других услуг по просьбе клиента.

Пунктом 18 правил специально предусмотрен порядок документального оформления перевозки грузов, требующих особых условий перевозки. В нашей стране, как и во всем мире, перевозки

таких грузов всегда оформляются специально разработанными для таких перевозок документами. В этой связи правилами предусмотрено письменное указание клиента экспедитору о характере груза. При этом клиент должен представить экспедитору декларацию от правителя о перевозке опасных грузов. Этот документ ни в коей мере не заменяет документы перевозках опасных грузов, принятые международными соглашениями и действующие внутри России. Декларация, выдаваемая экспедитору отправителем, позволяет экспедитору организовать перевозку опасных грузов на основе тех данных, которые сообщил клиент в декларации. Естественно, что для оформления перевозки опасного груза принимается документ, принятый на ответственном виде транспорта.

Пункт 19 правил кратко устанавливает требования к качеству транспортно-экспедиторских услуг. Краткость этой статьи обусловлена тем, что стороны договора транспортной экспедиции должны сами установить тот уровень качества экспедиторских услуг, который будет достаточен для обслуживания клиента. Что касается нормативных правовых актов в этой области, то нашей стране к таким актам относятся Федеральный закон «О техническом регулировании действующие в настоящее время Национальные стандарты и транспортно-экспедиторские услуги ГОСТ Р 52297-2004, ГОСТ Р 52298-2004, Правила функционирования системы добровольной сертификации Ассоциации российских экспедиторов, зарегистрированные в Едином реестре зарегистрированных систем добровольной сертификации Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Российской Федерации за номером РОС RU.M305.PF00.

В целом следует отметить, что принятые Правительство Российской Федерации правила развивают положения Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», уточняют многие положения закона. С принятием правил нормативно-правовая база транспортно-экспедиторской деятельности приобретает достаточную законность и, надо полагать, поможет экспедиторам и грузовладельцам более четко определить свои права и обязанности при заключении договоров транспор-



НЕВА-2007

девятая международная выставка
и конференция

**ПО СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ,
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА**

Россия, Санкт-Петербург
24-27 сентября 2007

Тематика выставки

НЕВА-2007

- судостроение, производство судового оборудования и систем
- морская техника, установки и оборудование для освоения океана и шельфа
- морское и речное грузовое, пассажирское и круизное судоходство
- строительство, реконструкция и деятельность морских и речных портов
- навигация и океанография
- судоремонт, обслуживание судов, безопасность мореплавания
- обучение и подготовка кадров флота

Дирекция выставки:
199106, Россия, Санкт-Петербург
ВО, Большой пр., 103, Ленэкспо
Тел.: (812) 321-2676, (812) 321-2817
Факс: (812) 321-2677
E-mail: transtec-neva@setcorp.ru

International Enquiries
Dolphin Exhibitions Ltd. UK
Phone: + 44 1449 741801
Fax: + 44 1449 741628
E-mail: info@dolphin-exhibitions.co.uk
www.neva.setcorp.info

www.neva.setcorp.ru

«1520» – зона совместной

Хенри КУЙТУНЕН,
генеральный директор
VR-Group LTD
(Железные дороги
Финляндии)



Конечно же, ближайшие перспективы для нас – Финских железных дорог – в рамках стратегического партнерства железнодорожного «пространства 1520» очень важны и интересны. Сегодня совместно с компанией «Российские железные дороги» мы обслуживаем три пассажирских поезда, осуществляющих сообщение между Россией и Финляндией, два из которых – российский поезд «Репин» и финский поезд «Сибелиус» – осуществляют сообщение между Санкт-Петербургом и Хельсинки, третий – российский поезд «Толстой» – между Хельсинки и Москвой. За последние 10 лет отчетливо наблюдается рост в сфере пассажирских перевозок между Финляндией и Россией. Сейчас мы перевозим 270 тыс. пассажиров в год, причем в период с января по апрель этого года число пассажиров увеличилось более чем на 20%. Высокоскоростное обслуживание пассажиров мы рассматриваем как весьма перспективное логистическое предприятие. Финлян-

дия – это густо населенная страна, в Санкт-Петербурге приживает 7,5 миллионов жителей. То есть нынешний объем перевозки пассажиров может быть даже утроен. Цель

Перспективы стратегического партнерства

высокоскоростного проекта – сокращение времени проезда из Санкт-Петербурга в Хельсинки в последующие несколько лет примерно до 3 часов вместо нынешних 5,5 часов.

Все это требует взаимодействия многих сторон: необходимо утвердить железнодорожную инфраструктуру, приобрести новый подвижной состав, ускорить и упростить выполнение пограничных и таможенных формальностей. В этом году наши железнодорожные предприятия выгодно приобрели новый подвижной состав, 10 марта этого года мы подписали протокол о намерениях по созданию совместного предприятия. Мы и компания «РЖД» каждый владеем 50% акций нового предприятия, задачей которого является приобретение новых высокоскоростных поездов для сообщения между Хельсинки и Санкт-Петербургом. И эти поезда должны обладать способностью нормально функционировать в железнодорожных сетях обеих стран.

Стоимость наших железнодорожных перевозок в Россию и страны СНГ складывается из импорта и экспорта и платы за транзит, проходящий через Финляндию. Из 16-17 миллионов тонн грузов в год импорт и экспорт составляют 13-14 миллионов тонн. Импорт в Финляндию состоит главным образом из сырья и полуфабрикатов для финских промышленных компаний. Крупнейшие товарные группы – это необработанный лесоматериал, руда, нефть и бензиновые химические продукты. Финский экспорт в Россию и

другие страны СНГ складывается преимущественно из промышленных и потребительских товаров финского производства, стройматериалов и различной строительной техники. В

потребителей примут наше предложение и начнут транспортировку контейнеров по железной дороге в Москву. В настоящий момент терминал станции Москва-Товарная

прошлом году транзитные перевозки через Финляндию составили 3,4 миллиона тонн грузов, включающих в себя в основном нефтепродукты, химикаты, железные или окатыши и другие оптовые товары, перевозимые по железной дороге из России и других стран СНГ в Финляндию, а затем транспортируемые морским путем.

В маршрутном транспорте самая значимая часть грузопотока между Финляндией и Россией находится в контейнерных поездах Транссибирской железной дороги. Объемы грузовых перевозок с Дальнего Востока по Транссибу в Финляндию на самом деле значительно выросли в течение XXI века. В прошлом году мы перевезли около 100.000 TEU. С начала этого года ситуация изменилась – новые тенденции в тарифной политике, естественно, снижают объемы перевозок. Более 90% транзитных перевозок из Финляндии в Россию в настоящее время осуществляется по автомагистралям, наиболее важные товары идут в контейнерах и пассажирских автомобилях. В настоящее время мы вместе с компанией «Российские железные дороги» разрабатываем альтернативу для безрельсового транспорта.

Одна из них – московский контейнерный поезд, его концепция уже закончена в техническом плане. С начала года мы вместе с транспортной компанией контейнерных перевозок РЖД РФ «Трансконтейнер» предлагаем этот пакет услуг потребителям и надеемся, что максимально возможное число

Октябрьской железной дороги является терминалом прибытия контейнерного поезда в Москве. Таможенная очистка контейнеров также осуществляется на эконотерминале. Сначала предлагается один рейс в неделю из Финляндии (по вторникам), однако можно увеличить частоту обслуживания по мере того, как объемы контейнерных перевозок растут.

Нашей второй опытно-конструкторской работой в сфере контейнерных перевозок является активное сотрудничество с Китаем, в чем мы видим огромный потенциал и уже начинаем трехсторонние переговоры с руководством российских и китайских железных дорог. В итоге примерно 340 тыс. новых пассажирских автомобилей и автофургонов были перевезены из Финляндии в Россию в 2005 году. В предстоящие несколько лет ожидается увеличение объема транспортных перевозок в два раза. Мы начали разработку железнодорожной концепции вместе с компанией «РЖД» с целью перевода одной трети поставок автомобилей на перевозку железнодорожным транспортом.

В целом в совместной торгово-промышленной деятельности мы видим «пространство 1520» зоной для получения совместной выгоды и хотим активно участвовать в развитии перспективного стратегического партнерства этого железнодорожного региона и российских концепциях ведения бизнеса, которые предлагают выиграть всем его участникам.

Годы и перспективы

Владимир ЖЕРЕЛО,
начальник Белорусской
железнодорожной дороги



Все мы работаем на колеях 1520: организуем поезда, логистические схемы, контейнерные перевозки, ускоряем, улучшаем и т.д. И только тогда, когда мы будем по-доброму, откровенно относиться друг к другу, вся наша отрасль заработает эффективно и для всех прилично. Задач и вопросов у нас много. И решать их на постоянной основе. Мы обречены на то, чтобы мы – конвейер. Если одно звено в этом конвейере (объяснить не надо) работает плохо, не работает весь механизм. Поэтому мы должны найти такие схемы, чтобы мы не ставили друг другу на пути никаких преград, барьеров и препятствий.

Белорусская железная дорога – это пять с половиной тысяч километров магистральных путей, обслуживающего персонала, 125 млн. т перевезенных грузов за прошлый год. Дорога работает там, где стыкуются две колеи: шириной 1435 и 1520 мм с вами 1520. А это значит различные правовые оформления (ЦИМ и СМГС), которые еще мешают решать нам многие задачи. И тем не менее нам удалось многое сделать. Сегодня не один год, а уже 5-10 лет работаем поезда типа «Восточный экспресс», «Западный», «Монгольс-

кий вектор» и т.д. Много поездов Содружества, которые сегодня работают между Балтийским и Черным морем, например «Викинг». И это все надо развивать. Прежде всего на внешних стыках нашей колеи, то есть 1520, с нашими соседями нам надо иметь серьезные логистические центры, которые обрабатывали бы все наши за-

дачу «четверки» мы пригласили таможенников, пограничников всех сторон. Отработали на каждом переходе, каждом стыке все – от оформления до перегрузок. Этот наш опыт помогает работать в совсем другом ключе. Что касается экспорта транспортных услуг на мировой рынок, то в качестве приоритетной лично я вижу прежде всего



У нас у каждого есть чему поучиться

и давали бы нам рекомендации, как действовать дальше, включая не только сотрудничество железных дорог с различной шириной колеи, но и с различными видами транспорта. Нам пора сегодня переходить к самому серьезному взаимодействию между морским транспортом и железнодорожным, хотя в принципе мы все давно уже занимаемся этим вопросом и работаем вместе.

Сегодня необходимо обеспечить принятие концепции о процедуре межгосударственного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС. В соответствии с решением Европейской экономической комиссии ООН конвенция открыта для подписания уже с июля. Мы убеждены, что железные дороги нашей колеи должны приложить максимум усилий, чтобы наши государственные органы подписали или в последующем присоединились к этой конвенции. Второе, в текущем году мы все должны приступить к реализации проекта по организации перевозок грузов сообщения Запад-Восток и обратно с использованием единой накладной ЦИМ-СМГС. Разработки ее завершаются. Рабочая комиссия создана в рамках международных транспортных прав ОСЖД и ЦИМ.

Важную роль в организации этого проекта играет договоренность четырех руководителей железнодородных администраций – Германии, Польши, России и Белоруссии. На встре-

задачу повышения транзитного потенциала наших дорог. Как уже говорилось, мультимодальные контейнерные перевозки товаров делают логистику важнейшей в решении этой задачи. Мы на Белорусской железной дороге в настоящее время завершаем разработку концепции развития логистической терминальной сети, подготовку проекта по функционированию транспортных технологических схем, наверное, наиболее перспективных направлений грузопотоков по нашей территории.

Задача сегодняшнего дня – создание логистических центров на внешних стыках колеи 1520. С целью реализации транзитного потенциала нашей дороги выполняется комплекс технических и технологических мероприятий по совершенствованию перевозок грузов по 2 и 9-му коридорам. Совместно с Московской железной дорогой, мы уже давно ведем эту работу, распоряжений сверху не дожидаемся. Мы не только пришли к тому, что надо делать общее дело, рассматривая инфраструктуру, в частности 2-го коридора, ускорять продвижение поездов и т.д., мы пришли к тому, что коллективы наших железных дорог самым теснейшим образом взаимодействуют и даже соревнуются. Мы организовали в первую очередь для того, чтобы люди общались, помогали друг другу и подсказывали вовремя, где у кого какие есть ошибки. И, поверьте, это дает очень положительные результаты.

Все мы вообще должны работать в одном ключе, в том числе по накладной СМГС. Мы

используем накладную СМГС как таможенную декларацию со всеми государствами, кроме России. И все потому, что наши таможенные органы никак не могут договориться. Благодаря президенту ОАО «РЖД» РФ Владимиру Ивановичу Якунину на самом высоком уровне уже поднят этот вопрос. И это тоже говорит в пользу нашего сотрудничества. Мы сегодня разрабатываем вместе единую накладную, единый документ между ЦИМ и СМГС. И эта задача – временное решение. Конечно, я понимаю, что существование права ЦИМ и права СМГС будет еще долго. Но тем не менее уже сегодня надо задуматься не о каком-то полурегionalном решении задачи в виде единой накладной. Наверное, пришло время как-то совмещать право ЦИМ и право СМГС. Необходимо решать эту задачу. Она, конечно, не такая быстрая, ее не решить моментально. Еще работать и работать еврокомиссии, МСЖД, ОСЖД в рамках Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии и приходиться к каким-то единым правилам.

Мы многое решим, когда будем знать, чего хотим, когда будем лучше знать друг друга и чаще общаться. Давайте всегда уважать друг друга и думать, что у нас у каждого есть чему поучиться. Как говорится, от хорошего до следующего еще больше расстояния, чем от плохого к хорошему. Так что давайте все-таки жить и двигаться к хорошему – все вместе, по одной колее.

Ерлан АТАМКУЛОВ,
президент ЗАО
«Национальная компания
«Казахстан темір жолы»»



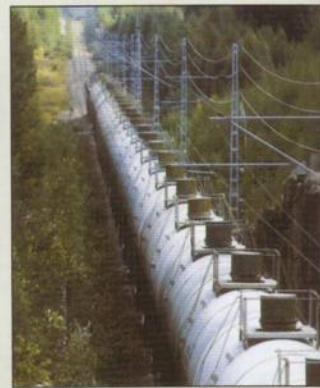
Мы в Казахстане также имеем ширину 1520, также ставим перед собой задачи, о которых сегодня говорят наши коллеги: по построению логистических центров, унификации тарифов, применению новых технологий, новой техники и увеличению качественно и количественно подвижного состава. За последние четыре года мы довольно серьезно увеличили объемы перевозок, транзитный потенциал, транзитные объемы у нас растут в среднем на 30–40%. Мы поддерживаем и входим во все международные транспортные коридоры. Мы поддерживаем и развиваем контейнерные перевозки. Мы также довольно серьезно работаем по единому подходу образования тарифов. Мы как единая семья в Совете по многим вопросам договариваемся.

Последние 4 года все мы довольно серьезными шагами и темпами реформируем железную дорогу. Хотелось бы поговорить об этом реформировании, что это дает, и что мы в конечном итоге видим в конце этой реформы. Не обязательно, что эти реформы восприняты как образец реформ – мы не претендуем на это. Но 4 года назад была принята правительством и одобрена президентом программа реформирования железных дорог. В рамках этой программы мы стали первыми в СНГ среди железнодорожных администраций эмитентами, разместив \$800 млн.

на 10 лет под 6,9-процентной ставке на международной бирже. Это очень большое достижение, особенно в Казахстане – в несырьевом секторе. Нас оценивали международные аудиторы, для нас ставились очень высокие планки, и взяты их было для нас довольно серьезным испытанием.

Четыре года назад было четко определено как должна реформироваться железная дорога. Когда мы говорим о

культурного назначения. Мы все передали практически бесплатно муниципальным властям. Мы в 2005 году вывели в рынок и продали через открытые аукционы все свои ремонтные депо – все до единого – и мы получили, во-первых, очень большие деньги для того чтобы инвестировать в МЖС и покупку подвижного состава. А ведь были опасения в том, что наша расходная часть по ремонту локомотивов и вагонов резко



На рыночном поле – свои правила

том, что должны работать в рыночном поле, и когда вокруг действительно все работают в рыночном поле, нельзя чтобы основная транспортная артерия оставалась какой-то полурыночной или на 60% рыночной – так не бывает – поэтому все расходы и доходы компании должны быть абсолютно прозрачными. В этой реформе было четко определено, что магистральная железнодорожная сеть остается собственностью государства, не подлежит приватизации, но посредством реформ нужно обеспечить равный доступ к этой инфраструктуре всех, в том числе и национальной перевозочной компании.

Мы создали национальную перевозочную компанию, в которую влили весь свой подвижной состав, создали локомотивную компанию, где сконцентрировали все свои локомотивы, и очень скрупулезно, очень долго работали над методикой расчета тарифов за пользование вагонами, за пользование локомотивами, за организацию движения. Сегодня у нас четыре тарифа. И никогда, поверьте, частный сектор не придет туда, где непонятны правила игры. Когда правила игры абсолютно понятны всем, люди начинают инвестировать. И мы поставили задачу, что национальная компания не должна заниматься непрофильной деятельностью. Мы в течение 2005 года практически на 90% вывели все свои непрофильные активы в рынок. У нас нет ни одного объекта социально-

поднимется. Ничего подобного! Наоборот, эти депо начали думать, как и где закупать запасные части, и сегодня эти запасные части покупаются не только традиционно в России и Украине, частники выходят в Китай, и сегодня уже в Казахстане начинает развиваться производство мелкого и крупного литья. Сегодня в Казахстане уже есть компании, которые приходят и заявляют о том, что будут производить вагоны как пассажирские, так и грузовые. Например, компания General Electric недавно заложила первый камень завода по производству локомотивов. Я считаю, локомотивы XXI века – это двигатель EVOLUTION, у которого очень серьезные качественные показатели. И когда мы говорим о том, что нужно развивать производство локомотивов, нужно строить новые вагоны, поверьте, это не задача национальной компании, это задача бизнеса. Пока мы не прекратим кросс-субсидирование, пока мы действительно не сделаем понятной нашу бухгалтерию и нашу деятельность, инвестиции очень трудно привлечь в железную дорогу. Инвестиции в железную дорогу можно привлечь только под государственную гарантию. И когда мы говорим о государственно-частном партнерстве, то на сегодняшний день это идеальный момент именно в железнодорожной отрасли. У нас в Казахстане в прошлом году уже началось строительство железнодорожной ветки именно по схеме го-

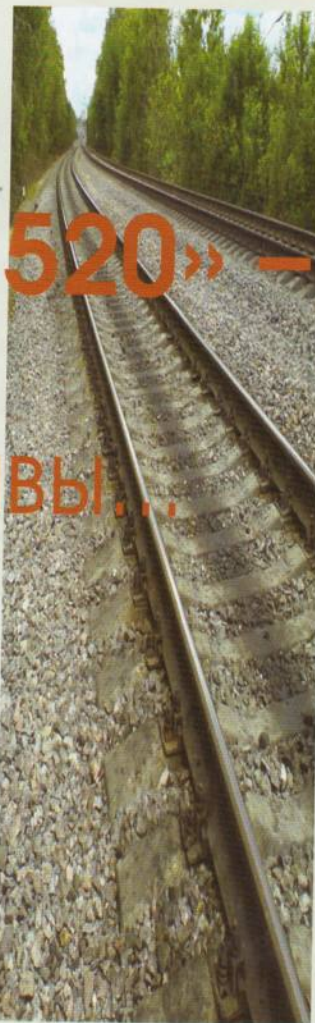
сударственно-частного партнерства, там не было привлечено ни одной копейки бюджетных денег, были выпущены инфраструктурные облигации и привлечены деньги пенсионных фондов.

Мы в течение ближайших 4-5 лет планируем построить порядка 1000–1200 км новых путей.

Сегодня 40% вагонов в Казахстане находится в частном парке, появились уже около сотни частных локомотивов. Не обязательно этот опыт надо перенимать или внедрять. Мы развиваемся своим путем и не претендуем ни на что, но мы очень четко ощутили огромный интерес частных к этой отрасли, когда стали понятны «правила игры», когда всем стало понятно, что Инвест-программу-2007 года мы планируем в районе одного млрд. дол., доходная часть в 2005 году у нас была порядка 2,5, в следующем году будет порядка \$3 млрд.

Сегодня необыкновенно важно применять в железнодорожной отрасли уже наработанные в наших государствах рыночные механизмы. Я считаю, что железная дорога должна заниматься своими прямыми обязанностями, железная дорога должна создать условия для того, чтобы частный инвестор пришел на дорогу. Инвестор должен быть заинтересован в том, чтобы по понятной схеме приобретать парк вагонов или парк локомотивов. И самое главное – национальная компания вкладывала деньги в инфраструктуру.

В рамках первого Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», посвященного обсуждению состояния и перспектив развития железных дорог с шириной колеи 1520 мм, состоялся целый ряд круглых столов на животрепещущие темы для российских железнодорожников и их коллег, работающих на колее «1520»



На «пространстве 1520» – сошлись интересы, проблемы, перспективы...



В дискуссии по этому вопросу приняли участие заместитель министра транспорта РФ **Александр Мишарин**, старший вице-президент ОАО «РЖД» **Федор Андреев**, директор корпоративной аналитической группы Fitch Ratings **Николай Лукашевич**, председатель совета директоров ОАО «Новая перевозочная компания» **Александр Елисеев**, заведующий начальником Департамента экономики и финансов Министерства транспорта **Юлия Зворыкина**, начальник департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» **Александр Коломейский**, председатель совета директоров ОАО «Компания Усть-Луга» **Валерий Израйлит**, председатель совета директоров «Ремпуть» **Владимир Панич**, вице-президент ОАО «ТранскредитБанк» **Виталий Кашлаков**.

В ходе встречи было отмечено, что для повышения привлекательности железных до-

рог для различных категорий инвесторов необходим комплекс мер, включающий обеспечение государственных гарантий, привлечение «длинных денег» в развитие инфраструктурных проектов, взаимодейст-

По мнению собравшихся, компании, находящиеся на стадии реформирования, не всегда вызывают достаточно доверия у потенциальных инвесторов. В этом отношении на первый план выходит роль госу-

поративной аналитической группы Fitch Ratings **Николай Лукашевич**, заинтересован, чтобы заемщик был способен обслуживать долг за счет собственных денежных потоков, чтобы эти денежные потоки

Инвестиционная привлекательность железнодорожного бизнеса

вие предприятий промышленности и железных дорог при разработке месторождений полезных ископаемых.

Ставшее центральной темой разговора государственно-частное партнерство сегодня успешно применяется в Европе, Северной Америке, Азии и Африке для реализации как простых, так и сложных транспортных проектов. Основная проблема – определить «точку равновесия», согласовав ожидания и требования всех участников проекта.

дарства в качестве регулятора тарифов и источника финансирования убыточных отраслей. Однако государство сегодня неохотно вкладывает средства в модернизацию подвижного состава (его износ на «пространстве 1520» составляет по отдельным видам более 70%) и развитие инфраструктуры. Объем собственных средств компаний, например ОАО «РЖД», которая занимается инвестированием в свои проекты, недостаточен. Кредитор же, как отметил директор кор-

были стабильными, а долг находился на балансе головной компании.

Председатель совета директоров «Ремпуть» **Владимир Панич** затронул не менее важную проблему – механизм возврата инвестиций, вложенных в инфраструктуру. В планы третьего этапа реформы на железнодорожном транспорте он, по мнению докладчика, не заложен. Это, несомненно, затрудняет привлечение инвестиций. С необходимостью разработки такого механизма согла-

сился заместитель министра транспорта **Александр Мишарин**.

Особый интерес у участников круглого стола вызвала тема возможностей и эффективности инвестиционных фондов. По словам начальника Департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» **Игоря Коломейского**, инвестиционный

фонд рассматривается в РЖД как один из источников финансирования. Особенно этот финансовый инструмент необходим при долгосрочном инвестировании. ОАО «РЖД» нередко реализует проекты с большим сроком окупаемости (до 25 лет), а в этом случае привлечь деньги на рынке очень сложно. «Здесь на выручку и приходит инвест-

фонд», – говорит Коломейский.

О трудностях при подаче заявки на государственные средства рассказал председатель совета директоров ОАО «Компания Усть-Луга» **Валерий Израйлит**. Особо он отметил два момента: недостаточный для детальной экспертизы проекта срок подачи заявки и требование по софинансирова-

нию (то есть необходимость поиска дополнительных источников финансирования помимо основного инвестора). В России эти и другие проблемы, по заверению Александра Мишарина, будут постепенно решаться. В частности, планируется, что уже в будущем году прием заявок будет проводиться постоянно, по мере готов-

Опыт проведения структурных реформ железнодорожного транспорта Успехи, проблемы, перспективы

По обсуждаемой проблеме выступили начальник Департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО «РЖД» **Юрий Елизарьев**, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта (ФАЖТ) Министерства транспорта РФ **Константин Шенфельд**, заместитель директора Департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных реформ Минэкономразвития РФ **Евгений Михайлов**, председатель Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан, Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) **Нигматжан Исингарин**, член правления, заместитель исполнительного директора АО «Эстонская железная дорога» **Рийво Синиярв**, генеральный директор ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «Развитие бизнес-систем» **Игорь Пикан**, заместитель генерального директора компании «ФинЭкспертиза» **Агван Микаелян**.

По мнению заместителя директора Департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных реформ Минэкономразвития РФ **Евгения Михайлова**, проведение структурной реформы на железнодорожном транспорте Российской Федерации продвигается достаточно успешно, хотя и не лишено целого ряда серьезных проблем. В их числе: повышение инвестиционной



привлекательности отрасли, необходимость внутрикорпоративных преобразований в целях достижения максимальной прозрачности отдельных видов деятельности, дальнейшего совершенствование государственной тарифной политики, изменение мотивационных установок менеджмента и персонала для повышения эффективности его работы и другое.

Указывая на специфику и особую роль, которую играет железнодорожный транспорт в экономике стран «пространства 1520», собравшиеся обсудили возможность эффективного обмена имеющимся опытом. Как отметил председатель ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан, Казахстанской Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) **Нигматжан Исингарин**, в разных странах бывшего СССР реформирование железных дорог началось

в разное время и продвинулось на разную степень глубины, что является благоприятной платформой для обмена мнениями и дискуссий.

«Мы все понимаем, что краеугольный камень любой реформы – разделение функций управления и хозяйственной деятельности, однако в целом у всех реформа происходила по-разному, и, как показывает опыт, тут нет и не может быть единого рецепта», – сказал Н. Исингарин.

Значительных успехов в реформировании железнодорожной отрасли достигли в Эстонии. Как отметил член правления, заместитель исполнительного директора АО «Эстонская железная дорога» **Рийво Синиярв**, весомым фактором в достижении имеющихся результатов стали общеевропейские правила, требующие разделения перевозочной деятельности и управления инфраструктурой либо ведения раздельного бухгалтерского

учета. «Мы выбрали второй путь, и с конца мая у нас на сети будет работать уже три независимых перевозчика», – сообщил Р. Синиярв.

Однако, несмотря на достигнутые успехи, эстонские реформаторы также столкнулись с рядом трудностей, которые Р. Синиярв оценил как «обратную сторону медали» процесса реформирования. В их числе необходимость решать такие проблемы, как переобучение и вынужденное увольнение работников ввиду повышения эффективности производственных процессов; ментальность политиков и населения, тяжело переживающих передачу дорог в частные руки, а также проблему платы за услуги инфраструктуры «самим себе». «Сейчас мы столкнулись с тем, что государство, которое является для нас тарифным регулятором, установило нам размер платы за пользование инфраструктурой в два раза ниже, чем наши потребности по ее содержанию», – отметил Р. Синиярв.

Обсуждая проблему создания полноценно функционирующих национальных конкурентных рынков перевозчиков, участники круглого стола согласились с тем, что в настоящее время это вряд ли возможно. Среди названных причин: необходимость изменения законодательной базы, процесса документооборота и многое другое. Однако главная причина – невозможность выхода нескольких национальных перевозчиков на международные сети. «Никто из нас к этому пока не готов, это дело будущего», – резюмировал работу круглого стола Н. Исингарин.

Проблему обсуждали вице-президент ОАО «РЖД» **Салман Бабаев**, начальник Департамента анализа конъюнктуры рынка ОАО «РЖД» **Дмитрий Мачерет**, начальник Департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок ОАО «РЖД» **Юрий Косов**.

Открывая заседание, которое прошло под девизом «От менеджмента качества к качеству менеджмента», С. Бабаев призвал присутствующих обмениваться мнениями и предложениями, чтобы совместно выработать те меры, которые позволят повысить качество грузовых перевозок на «пространстве 1520», объединяющем страны с единой шириной колеи железных дорог.

Определяя ключевые параметры качества транспортной услуги, участники были едины во мнении, что приоритетными для железнодорожного бизнеса сегодня являются сохранность, скорость доставки и ее стоимость. Однако, по словам участвовавших в дискуссии руководителей компа-

ний-грузовладельцев, экспедиторов, операторов, не все три параметра в равной степе-

достатках существующих тарифов и сроков доставки грузов. Представлявший ОАО

центры на сегодняшний день нельзя считать удовлетворительными. В 2010 году, соглас-

Стратегическое «партнерство 1520»: от менеджмента качества к качеству менеджмента

ни актуальны для их бизнеса. «У нас никогда не было проблем с сохранностью груза. Основной вопрос, волнующий нас, – это даже не стоимость перевозки вообще, а понимание перспективы стоимости перевозки», – сказал в своем выступлении председатель совета директоров ООО «Транс Групп АС», член совета директоров «Кузбассразрезуголь» **Максим Ликсутов**. Наоборот, по заверению директора Департамента логистики и транспорта ОАО «НК «Роснефть» **Виталия Королева**, для его компании в первую очередь важна сохранность груза.

В ходе круглого стола не раз поднимался вопрос о не-

«Российские железные дороги» С. Бабаев признался: «У нас немало проблем в деле повышения качества грузовых перевозок. Так, за 2005 год средняя скорость доставки грузов по РЖД выросла лишь на 3 км (до 272 км в сутки), тогда как, например, в сегменте маршрутных перевозок она должна составлять порядка 800 км в сутки». В продолжение этой темы начальник Департамента анализа конъюнктуры рынка ОАО «РЖД» **Дмитрий Мачерет** сообщил, что в прошлом году по российским железным дорогам в срок было доставлено порядка 91% грузов и всего 9% доставлено с просрочкой. «Но и эти про-

но стратегическому плану развития нашей компании, в срок должно доставляться не менее 95% отправок», – сказал он.

Участники дискуссии пришли к выводу, что добиться повышения качества транспортного сервиса на «пространстве 1520» можно только совместными мерами, в том числе создав единую информационную среду управления доставкой грузов в смешанном сообщении, организовав контроль на всем пути следования и предоставляя комплексные логистические услуги, оказываемые в сотрудничестве с экспедиторскими и другими транспортными компаниями.

В ходе форума руководители транспортных компаний неоднократно заявляли о том, что необходимо быть «ближе к клиенту», поскольку потребителю транспортной услуги сегодня требуется максимально продуманный маршрут для доставки его груза. В связи с этим мультимодальные технологии, контейнеризация товарных потоков делают логистику важнейшим инструментом повышения эффективности железнодорожных комплексов «пространства 1520». Потребность в логистических центрах назрела давно, единодушно отметили участники круглого стола.

Перевозкам мешают технологические границы. По оценкам специалистов, их ликвидация даже в рамках национальной железнодорожной сети обеспечивает ускорение доставки грузов до 40%. Поэтому в решении этой проблемы должны быть заинтересованы не только железные дороги, но и товаропроизводители.

Логистические центры должны составлять единую сеть и располагаться в ключевых

транспортных узлах на территории всех стран, которые объединяет колея 1520 мм. Это по-

зированных систем целесообразно использовать уже существующие на железнодорожном

кие тарифные ставки, нехватка подвижного состава, трудности, связанные с таможенным

Железнодорожная логистика: от локальных центров к связующим системам «пространства 1520»

зволит сформировать целостное технологическое и информационное пространство. Также было замечено, что для транзитной привлекательности «пространства 1520» необходимо повышение таможенной, экономической, юридической прозрачности железнодорожных границ.

Участники круглого стола с интересом встретили выдвинутую ОАО «РЖД» идею создания единой системы мониторинга грузопотоков, которая должна основываться на принципе диспетчеризации с использованием комплекса взаимосвязанных информационно-управляющих автоматизированных систем и технологий. «В качестве базовых автоматизированных систем целесооб-

разно использовать уже существующие на железнодорожном транспорте системы, интегрируя их с системами смежных видов транспорта и других железных дорог», – считает начальник Департамента анализа конъюнктуры рынка ОАО «Российские железные дороги» **Дмитрий Мачерет**.

Не остались без внимания и проблемы, связанные с транзитными перевозками. В частности, старший экономист Института экономических исследований Северо-Восточной Азии **Хисако Тсудзи** (Япония) подняла в своем выступлении вопрос использования Транссибирской магистрали. Среди основных причин недовольства ТСМ со стороны иностранных участников перевозочного процесса ею были названы: высо-

досмотром. «Потребителей и других представителей индустрии необходимо информировать о долгосрочной стратегии международного использования Транссибирской магистрали», – высказала она свое желание.

Подводя итоги круглого стола, участники единодушно сошлись во мнении, что первым делом требуется объединить усилия, направленные на ликвидацию проблем стыковых пунктов, а также сформировать систему сквозной логистической цепочки, поддерживающей процесс взаимодействия различных национальных транспортных систем на основе единой нормативно-правовой базы.

ности проекта.

В обсуждении проблемы приняли участие представители ведущих российских и зарубежных предприятий транспортного машиностроения, руководители профильных подразделений ОАО «РЖД», железных дорог стран СНГ и Балтии, а также главы транспортных компаний, являющихся потребителями различных видов машиностроительной продукции, другие заинтересованные лица.

По мнению собравшихся на круглый стол делегатов форума, новые модели подвижного состава для железных дорог «пространства 1520» должны разрабатываться на совместной основе с учетом технических достижений, а также опыта производства и эксплуатации техники во всех странах-участниках. При этом подчеркивалось, что конкурентоспособный выход на мировые рынки сбыта предполагает широкое внедрение инновационных технологий на основе формирования крупных национальных и международных машиностроительных консорциумов, создания технопарков и иных организационных форм, позволяющих реализо-

вать конструкторские идеи и решения, адекватным образом отвечающие вызовам времени.

В то же время широкое со-

трудничество и обмен технологиями в рамках «пространства 1520» не должны создавать состояния закрытости и изолированности. «Мы должны быть открыты для диалога со всеми заинтересованными сторонами, и мы к этому готовы», — обозначил общую тональность дискуссии вице-президент, главный инженер ОАО «РЖД» **Валентин Гапанович**.

Обеспечение железных дорог: «пространству 1520» – качественный подвижной состав нового поколения

Подтверждая высокую степень готовности к сотрудничеству в деле преодоления странами «пространства 1520» имеющегося технологического отставания, с докладами о своих достижениях выступили представители лидирующих мировых компаний.

Представляя новые тепловозы Evolution ES44AC, управляющий директор по России

GE Transportation **Чарльз Дуэлас Роквелл** сравнил их с российской моделью 2ТЭ10М, отметив, что технологии GE дают преимущество более чем на 45% по тяговой мощности. С 2004 года компанией произведено свыше 360 новых тепловозов этой серии, а в целом GE обслуживает более 7000 тепловозов по всему миру.

«Пространству 1520» необходимо в самое ближайшее время внедрять последние передовые технологии в сфере локомотивной тяги, имеющие место в мире, для того чтобы быть готовым удовлетворить ожидаемый прирост перевозок и существенно увеличить доходность перевозочной деятельности», — отметил Ч. Роквелл.

С рассказом о продукции компании Siemens для реализации в России скоростного и высокоскоростного движения выступил президент Siemens в

России доктор **Дитрих Мёллер**.

Значительное место в дискуссиях круглого стола было уделено требованиям потреби-

телей. Своим взглядом на новые образцы железнодорожного подвижного состава поделился генеральный директор ЗАО «Русская тройка» **Владимир Чиснаков**: «Соотношение количества перевозимых контейнеров (ДФЭ) и количества колесных пар, по нашему мнению, должно быть максимально. То есть чем больше ДФЭ на меньшем количестве колесных пар, тем лучше». По словам руководителя «Русской тройки», для 80-футовой платформы этот показатель равен 1, для двухъярусной – 2, для 60-футовой – 0,75. «Поскольку двухъярусные платформы пока не запущены в промышленное производство, 80-футовая платформа сейчас является наиболее оптимальным выбором для перевозки контей-

Железнодорожное право на «пространстве 1520»: от противоречий к общим векторам развития бизнеса

Среди поднятых тем наиболее дискуссионными оказались вопросы технического регулирования перевозок на территории «пространства 1520», концессионных соглашений, лицензирования отдельных видов деятельности, роли и места транспортных операторов в современных бизнес-процессах.

Высказываясь по поводу вариантов построения эффективной модели рынка на железнодорожном транспорте, председатель совета директоров ОАО «Новая перевозочная компания» **Александр Елисеев** выразил мнение, что необходимо понизить экономический барьер вхождения независимых перевозчиков на транспортный рынок. С этой целью, по его мнению, во-первых, нужно разделить железнодорож-

ных перевозчиков на локальных и общенациональных (локальные начнут работать на основе публичного договора после того, как достигнут определенных параметров), а во-вторых, сделать услугу по предоставлению магистральной локомотивной тяги публичной с установлением регулируемых государством тарифов.

Участники круглого стола сошлись во мнении, что именно несовершенство существующей нормативно-правовой базы серьезно препятствует развитию рынка в целом и появлению независимых перевозчиков в частности.

В этих условиях чрезвычайно важно защитить развитие конкуренции на железнодорожном рынке. По мнению представителей частного транспортного бизнеса, желе-

знодорожного результата можно достичь путем внесения изменений в законодательство о защите конкуренции, которые позволят применять меры государственного тарифного регулирования не только к естественно-монопольному виду деятельности, но и к потенциально конкурентному, находящемуся в условиях монополии, а также рядом других мер, среди которых снятие нормативно-правовых ограничений на гражданско-правовой оборот вагоно- и локомотиворемонтных мощностей.

Директор департамента инфраструктурных и транспортных проектов компании Vegas Lex **Александр Кошкин** обратил внимание участников на возможные направления развития законодательства в сфере привлечения частных

инвестиций для модернизации существующих инфраструктурных объектов. По его мнению, определенный законом «О концессионных соглашениях» механизм не подходит для финансирования модернизации инфраструктурных объектов, находящихся в собственности ОАО «РЖД».

«Необходимость поиска юридических решений данного вопроса обостряется, с одной стороны, перспективой отделения перевозочного процесса от инфраструктуры, с другой – заинтересованностью бизнеса в реконструкции отдельных объектов, относящихся к категории общего пользования», — отметил А. Кошкин. Исключение из естественно-монопольного сегмента регулирования вновь построенных и существенно реконструированных объектов позволит инвесторам, по его мнению, вернуть вложенные средства за счет исключения государственного регулирования цен на услуги конкретного объекта инфраструктуры.

В дискуссии приняли участие вице-президент ОАО «РЖД» **Салман Бабаев**, заместитель директора Департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных реформ Минэкономразвития России, член правления Федеральной службы по тарифам **Евгений Михайлов**, заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по энергетике, транспорту и связи **Сергей Шишкарев**, генеральный директор ООО «БалтТрансСервис» **Владимир Прокофьев**, директор ФГУП ВНИИЖТ **Иван Беседин**, председатель Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан, Казахской Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) **Нигматжан Исингарин**.

Необходимость внесения кардинальных изменений в механизмы тарифного регулирования признали все участники круглого стола. Эта проблема особенно важна в связи с реформированием железных дорог «пространства 1520». «В разных странах имеют место совершенно различные системы формирования тарифов. Единства в этом отношении нет», – с сожалением отметил генеральный директор ООО «БалтТрансСервис» **Владимир Прокофьев**. В свою оче-

редь заместитель председателя комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи **Сергей Шишкарев** подчеркнул,

Эффективная тарифная политика – ключ к развитию конкуренции и вовлечению частной инициативы и инвестиций

что «в основе формирования тарифов лежат экономические, политические и социальные предпосылки, которые везде схожи. Нет более важной цели, чем поиск эффективной модели взаимодействия. Первый шаг в этом направлении уже сделан – созданы совместные рабочие группы».

Один из важных моментов, на котором акцентировали внимание участники круглого стола, – целесообразность выделения локомотивной составляющей в тарифе. Владимир Прокофьев выразил сомнения, что такая составляющая появится в ближайшее время. Для этого, по его мнению, «требуется введение раздельного учета по видам деятельности, а Минтранс недавно сообщил, что не может перейти на раздельный бухучет». В отношении деления тарифа на составляющие было высказано и противоположное мнение: это приведет к стремлению каждой из

них к росту.

В то же время в Казахстане тариф имеет не три, как в России, а четыре составляющие.

ские перевозки, тогда как это смог сделать менее богатый Казахстан», – отметил Нигматжан Исингарин.

«Трех достаточно при существовании одного перевозчика. Если появляются альтернативные перевозчики, то доля оператора оказывается в прямой от них зависимости, а операторы тоже должны иметь свои гарантии. В этой связи мы считаем целесообразным существование национального оператора тяги», – высказал свою точку зрения Н. Исингарин.

Основополагающим фактором низкой рентабельности железнодорожных перевозок зачастую является убыточность пассажирских перевозок. Однако осуществление пассажирских перевозок – это не потребность перевозчиков, а социальный заказ государства. Именно поэтому, по мнению участников круглого стола, транспортным компаниям, занимающимся перевозками пассажиров, необходимы государственные дотации. «Удивительно, что богатая Россия не может субсидировать пассажир-



Важной темой, затронутой на круглом столе стал и вопрос государственного регулирования. Общее мнение участников дискуссии – «конкуренция всегда лучше регулирования». Но проблем по-прежнему остается очень много: разработка механизма согласования сквозных ставок, введение разрывного тарифа (он мог бы оказаться эффективным на участках, где не хватает тяги и где тяговый состав могли бы предоставлять частные компании), правила пользования инфраструктурой.

«Сименс» – российским транспортным вузам

В дни Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» состоялось подписание рамочного Соглашения о сотрудничестве в области науки, техники и образования между компанией «Сименс Г», ОАО «Российские железные дороги» и российскими высшими учебными заведениями железнодорожного транспорта. В числе этих вузов – Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ), Петербургский государственный университет путей сообщения (ПГУПС) и Росовский государственный университет путей сообщения (ГУПС).

В документе отмечается, с одной стороны намерены разви-

вать сотрудничество в области систем железнодорожного транспорта, включая инфраструктуру и подвижной состав, а также в других сферах взаимных интересов и хотят установить долгосрочное взаимодействие по таким направлениям, как обучение студентов, совместные исследования в области развития железнодорожной техники и т.д.

Соглашением предусмотрена, в частности, организация повышения квалификации работников ОАО «РЖД» и преподавателей МИИТ, ПГУПС, РГУПС силами ведущих специалистов «Сименс АГ», а также дополнительное обучение сту-

дентов старших курсов транспортных вузов по основным специальностям, связанным с обеспечением высокоскоростного пассажирского движения.

На базе МИИТа решено создать Центр сертификации для преподавателей и работников ОАО «РЖД» с целью дальнейшего привлечения сертифицированных специалистов в качестве экспертов по приемке поставляемого компанией «Сименс» электроподвижного состава и другого оборудования. Планируется также выполнение совместных научных исследований по проблемам, представляющим взаимный интерес.

«Подписание этого Соглашения – очень важное событие. Особенно приятно, что оно происходит в рамках важного экономического форума, который способствует широкой интеграции на пространстве 1520, – сказал проректор по научной работе Петербургского государственного университета путей сообщения **Валерий Сапожников**. – Хочу отметить, что мы готовы сотрудничать и предоставить наши разработки, для того чтобы их изучили зарубежные коллеги. Надо сказать, что многие наши ученые успешно читают лекции в технических вузах Германии. Мы будем рады укреплять сотрудничество и дальше».

НА ТРАНССИБЕ ОТКРЫТ НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТОННЕЛЬ



Лагар-Аульский тоннель протяженностью 1300 метров открыт, 25 июля, на Транссибе. Новый путь проложен в скальных отрогах Хинганского хребта недалеко от ж.д. станции Облучье в Хабаровском крае. Он проходит параллельно тоннелю, который был сооружен 90 лет назад.

Долгие годы эксплуатации привели к старению конструкций, ограничению пропускной способности прежнего тоннеля. Поезда с крупногабаритными грузами приходилось направлять в обход по БАМу. Решение о сооружении нового тоннеля было принято в 1994 году, работы начались в 2000-м. Строительство обошлось в 2,5 млрд. рублей. Теперь через Хинган пойдут поезда без ограничения скорости и веса.

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ – КЛЮЧЕВОЕ ЗВЕНО НА СТЫКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ АЗИИ И ЕВРОПЫ

Транссибирская магистраль – мощная двухпутная, полностью электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км, технические возможности которой позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн. тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию.

При формировании международных транспортных коридоров Транссибирская магистраль включена в проекты ЭСКАТО ООН в качестве приоритетного маршрута в сообщении между Европой и Азией.

Международное значение Транссиба как самого короткого «сухопутного моста» между Европой и странами АТР неуклонно растёт, а дальнейшее развитие грузовых перевозок по ТСМ, в том числе трансконтинентальных, открывает самые широкие перспективы для экономики России.

Российские железные дороги располагают большим неиспользованным потенциалом для развития транспортно-экономических связей между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.

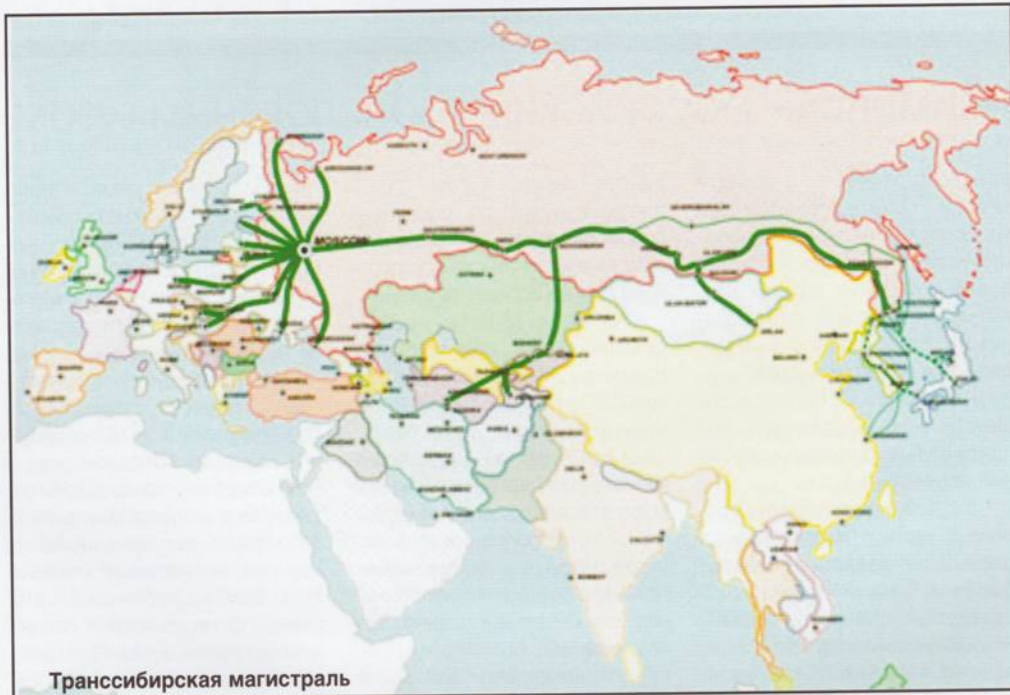
Основу российской транспортной системы составляет Транссибирская магистраль. Магистраль соединяет территории 20 субъектов Российской Федерации, 5 федеральных округов и обслуживается 6 железными дорогами. На всем протяжении Транссиб обеспечивает внутригосударственные и внешнеэкономические связи предприятий промышленности и сельского хозяйства, потребности населения регионов в пассажирских перевозках.

В регионах, обслуживаемых магистралью, сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны, добывается более 65% производимого в России угля, осуществляется почти 20% нефтепереработки и 25% выпуска деловой древесины.

Указанные регионы имеют большой экспортный потенциал и развиваются более быстрыми темпами, чем другие регионы страны.

На перевозки грузов с участием Транссибирской магистрали приходится около 45% от внутригосударственных перевозок, осуществляемых железнодорожным транспортом.

Транссиб, имея выход на Востоке на сеть железных дорог Республики Кореи, Корейской Народно-Демократической Республики, Китая и Монголии, а на Западе – в европейские страны, обеспечивает транспортно-экономические связи стран Азиатско-Тихоокеанского региона с европейскими странами и странами Центральной Азии.



Транссибирская магистраль

Из досье «МЭ». Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТП) является некоммерческой транспортной ассоциацией с неограниченным сроком деятельности, зарегистрированной в Главном реестре кантона Санкт-Галлен (Швейцария) 21 февраля 1997 г.

Учредителями КСТП являются: Министерство путей сообщения Российской Федерации (с 2003 г. после реорганизации – ОАО «Российские железные дороги»), ДБ АГ (DB AG), Ассоциация европейских транссибирских операторов (GETO), Корейская Ассоциация международных грузовых экспедиторов (KIFFA).

В настоящее время в составе КСТП насчитывается более 130 коллективных членов, среди которых – железные дороги Европы, Азии и стран СНГ, ведущие морские перевозчики, операторы и экспедиторы, порты и стивидорные компании, государственные организации, администрации и муниципалитеты, телекоммуникационные и маркетинговые компании, службы охраны и средства массовой информации.

Основными целями КСТП являются:

- * привлечение транзитных и внешнеторговых грузов на транссибирский маршрут;

- * координация деятельности участников грузовых перевозок по транссибирскому маршруту в международном сообщении для обеспечения высококачественной доставки грузов и развития экономических отношений между странами Юго-Восточной Азии, Дальнего и Ближнего Востока, Средней Азии и Европы с использованием инфраструктуры российских железных дорог.

В соответствии с Уставом председателем КСТП на постоянной основе является президент ОАО «Российские железные дороги», заместителями председателя – президенты экспедиторских ассоциаций, входящих в состав КСТП.

СОЕДИНЕНИЕ С ТРАНСКОРЕЙСКОЙ МАГИСТРАЛЬЮ

Важное значение для обеспечения устойчивых связей между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, для привлечения грузов на Транссиб имеет организация прямого железнодорожного сообщения между Республикой Корея и Российской Федерацией, что станет возможным при восстановлении Транскорейской магистрали с выходом на Транссиб через пограничный переход Хасан-Туманган.

Политическая основа для этого была создана во время визи-



та Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина в конце февраля 2001 года в Республику Корея и состоявшихся плодотворных переговоров с президентом Республики Корея, в которых видное место занимал вопрос о сотрудничестве двух стран в восстановлении Транскорейской магистрали и соединении ее с Транссибом. Этот вопрос поднимался также на переговорах Президента В.В. Путина с лидером Корейской Народно-Демократической Республики Ким Ирром во время его визитов в Россию в 2001 и 2002 гг.

На основе достигнутых договоренностей министр путей сообщения Российской Федерации и министр железных дорог КНДР подписали в августе 2001 г. Соглашение о сотрудничестве в реализации этого проекта.

Проведенный анализ показывает, что после реализации этого проекта сроки доставки по сравнению с морской доставкой снизятся с 30-40 до 13-18 суток при снижении стоимости перевозок.

Как известно, 14 июня 2003г. после завершения строительства отсутствовавшего участка пути в демилитаризованной зоне (DMZ) протяженностью 24 км (по 12 км с каждой стороны) состоялась официальная церемония соединения железных дорог юга и севера Кореи. Теперь предстоит модернизировать, перестроить железную дорогу в Северной Корее, пролегающую по восточному побережью и соединить ее с Транссибом по ст. Хасан. МПС России приступило к модернизации 240-километрового участка Дальневосточной железной дороги, которая свяжет Транссиб с Транскорейской железной дорогой.



Соединение Транскорейской магистрали с Транссибом и Транскитайской магистралью

НМТП НАЧАЛ РЕКОНСТРУКЦИЮ НЕФТЕГАВАНИ ШЕСХАРИС...

ОАО «Новороссийский морской торговый порт» приступило к реализации инвестиционного проекта по капитальному ремонту технологического оборудования нефтегавани Шесхарис, сообщил генеральный директор компании Игорь Вилинов журналистам в Новороссийске.

Он напомнил, что это один из 9 проектов инвестиционной программы порта, в реализацию которой до 2010 года компания намерена инвестировать \$700 млн. и выйти на годовой грузооборот 110 млн. тонн (в 2005 году порт обработал 80 млн. тонн грузов).

По словам И. Вилинова, реконструкция нефтегавани Шесхарис будет проходить в три этапа. На первом планируется провести капитальный ремонт и реконструкцию всего технологического оборудования. На втором будет построена площадка А причала № 1, что позволит принимать суда одновременно с двух сторон причала. После завершения строи-

тельства новой площадки будет осуществлен капитальный ремонт площадки Б, которая была построена в 1978 году и 28 лет эксплуатировалась без капремонта.

И. Вилинов сообщил, что в настоящее время полностью подготовлена проектно-сметная документация для проведения первого этапа реконструкции. В ближайшее время планируется приступить к замене основного трубопровода длиной 900 м, для этого уже выполнены вспомогательные работы по демонтажу старого трубопровода. Кроме того, выполнен проект второй площадки на причале 1 и получены все разрешения для ее строительства.

Гендиректор подчеркнул, что реконструкция нефтегавани позволит увеличить объемы перевалки нефти на 15 млн. тонн в год (в настоящее время через гавань ежегодно переваливается 26 млн. тонн нефти).

И. Вилинов также сообщил, что НМТП завершил работы по морской части проекта строительства

зернового терминала. Построены причалы 23 и 24, которые уже готовы принимать суда.

«На конец октября запланирована поставка двух судопогрузочных машин, монтаж которых будет завершен до конца года. Первая отгрузка зерна произойдет в апреле 2007 года», – сказал И. Вилинов, отметив, что несколько зерновых трейдеров уже подали заявки на перегрузку в общей сложности 4 млн тонн зерна (пропускная способность терминала – 3,6 млн. тонн в год).

И. Вилинов сообщил, что в порту на той или иной стадии реализации находятся все 9 инвестиционных проектов, входящих в инвестиционную программу. В рамках этой программы НМТП также планирует строительство на территории порта комплекса по перевалке импортного глинозема в объеме до 2,5 млн. тонн в год и алюминия до 1 млн. тонн в год.

Как сообщалось, в мае текущего года ОАО «Новороссийский морской торговый порт» и адми-

нистрация Краснодарского края подписали инвестиционное соглашение о развитии портовой инфраструктуры Новороссийска на сумму не менее \$700 млн.

НМТП планирует осуществить на территории края не менее девяти инвестиционных проектов. В числе наиболее крупных: капитальный ремонт нефтегавани Шесхарис, создание перегрузочного комплекса для темных нефтепродуктов и терминала по перевалке газового конденсата.

Кроме того, компания планирует строительство зернового терминала, второй очереди комплекса по перевалке сухих минеральных удобрений и увеличение пропускной способности контейнерного терминала.

ОАО «Новороссийский морской торговый порт» – крупнейшая стивидорная компания, работающая на территории Новороссийского порта. Грузооборот компании в 2005 году составил 75 млн 207 тыс. тонн.

... И ПРОДЛИЛ АРЕНДУ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ И ПРИЧАЛОВ ДО 2056 ГОДА

ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) продлило договор аренды гидротехнических сооружений и причалов, находящихся в государственной собственности, до 31 декабря 2055 года, сообщил генеральный директор порта Игорь Вилинов журналистам в Новороссийске.

Он отметил, что НМТП стал первым портом России, который заключил договор аренды государственного имущества на 49

лет. И. Вилинов подчеркнул, что прежняя практика ежегодного продления договоров аренды являлась существенным тормозом для развития порта.

«Мы первые в России, кто решил эту проблему совместно с государством. Такое решение было принято в связи с тем, что НМТП указом президента было включено в перечень стратегических акционерных обществ, а также связано с подписанием соглашения с администрацией Краснодарского

края о реализации инвестиционной программы на сумму \$700 млн.», – сказал Вилинов.

Гендиректор порта также сообщил, что в настоящее время НМТП впервые готовится реализовать инвестиционный проект, не связанный с территорией Новороссийского порта.

«Сейчас холдинг «НМТП» является владельцем 50% акций ОАО «Балтийская стивидорная компания». Это Калининградская область город Балтийск. Сегодня там реали-

зуется проект по строительству паромного комплекса, который свяжет Калининградскую область с Россией», – сказал И. Вилинов.

Отвечая на вопрос о планируемых финансово-экономических итогах 2006 года, И. Вилинов отметил, что в текущем году порт намерен превысить объемы грузооборота и обработать свыше 80 млн. тонн грузов. Гендиректор сообщил, что по итогам 8 месяцев оборот НМТП составил 50,118 млн. тонн.



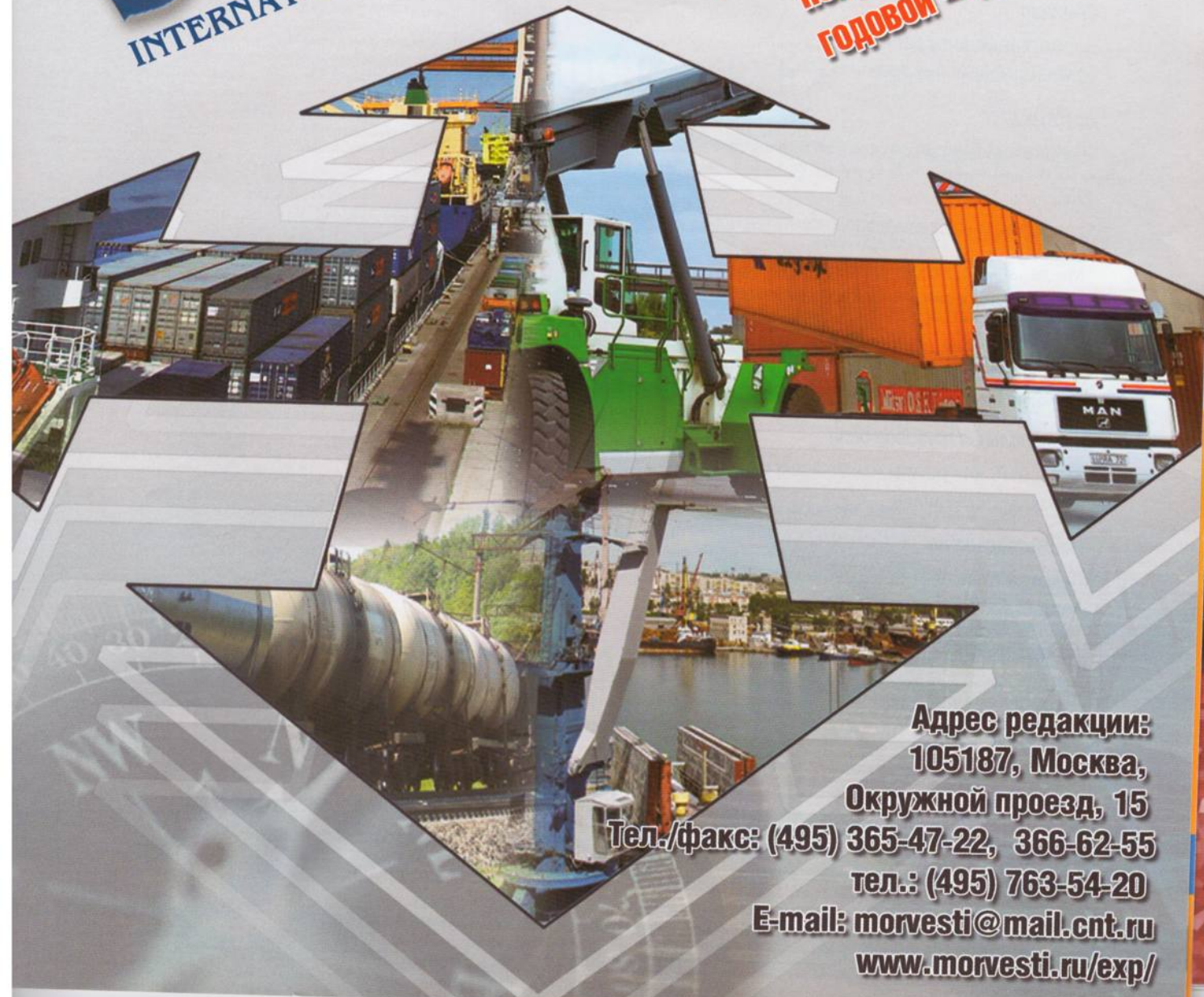
ЖУРНАЛ АССОЦИАЦИИ РОССИЙСКИХ ЭКСПЕДИТОРОВ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

INTERNATIONAL FORWARDER

Подписной индекс в каталоге
"Роспечать":
полугодие – 47767,
годовой – 79196.



Адрес редакции:
105187, Москва,
Окружной проезд, 15
Тел./факс: (495) 365-47-22, 366-62-55
тел.: (495) 763-54-20
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru
www.morvesti.ru/exp/

В номере:

Конгресс в Шанхае Под флагом ФИАТА	1
Инвестиции Транспортные проекты станут привлекательней	6
КТС СНГ Успех – в кооперации	8
Семинар Нормативные акты должны соответствовать времени	12
Круглый стол Похудевший транзит можно вылечить законом	14
РЖД О реформе на железнодорожном транспорте	18
"Мы делаем то, чего в железнодорожном транспорте России не делалось никогда"	22
Конференция Реформа во имя реформы?	24
Национальная грузовая база ВТО и ГАТС или режим наименьшего благоприятствования	34
Нормотворчество Правила транспортно-экспедиционной деятельности	36
Сотрудничество "1520" - зона совместной выгоды и перспективы	40



ИЗДАТЕЛЬ:

Ассоциация российских экспедиторов

117415, г. Москва, пр-т Вернадского, 127

Тел.: (495) 438-40-38, 438-40-55, 438-40-77

Факс: (495) 148-23-16

E-mail: far@aerf.ru

PUBLISHER:

Freight forwarders Association of Russian Federation

Журнал основан в 1998 году

Информационно-аналитический журнал
«МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР» Information-analytic magazin
INTERNATIONAL FORWARDER

СОВЕТ РЕДАКЦИИ: EDITORIAL COUNCIL:

Валерий АЛИСЕЙЧИК,
президент АРЭ, председатель
совета редакции
Анатолий КУЗНЕЦОВ,
главный редактор
Valery ALISEICHIK,
President of FAR,
Chairman of the Editorial Counsel
Anatoly KUZNETSOV,
Chief Editor

Вячеслав ВИНОГРАДОВ,
председатель совета директоров АО
"Совмортранс"
Анатолий ТЯН,
генеральный директор
АО "Совтрансавто"
ЧИНГИЗ ИЗМАЙЛОВ,
председатель исполкома КТС СНГ
Татьяна ПОЛЯНОВА,
директор Центра повышения
квалификации АРЭ
Андрей КИРЕЕВ,
заместитель гл. редактора
Vyacheslav VINOGRADOV,
Chairman of Directors Soviet of a Joint
Stock Company "Sovmortrans"
Anatoly Tian,
General Director of LTD
"Sovtransavto"
CHINGIZ IZMAYLOV,
Chairman of executive committee CTM CIS
Tatyana POLYANOVA,
Director of the Personnel Upgrading
Center of the FAR
Andrey KIREEV,
Deputy Chief Editor

Журнал выходит один раз в два месяца.
Приложение к газете "Морские вести России".
Is edited once in two months.

Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.
Отпечатано в типографии «Вива-Стар».

Журнал сверстан в РИЦ газеты "Морские вести России"
Верстка: Т. Юрьевич. Общий тираж — 5000.
Total circulation — 5000 copies.

Адрес редакции: Editorial Office Address:

105187, Москва, 105187, Moscow,
Окружной проезд, 15, Okrugnoy pr.
Тел./факс: (495) 365-4722, 366-6255 Tel/Fax: (495) 365-4722, 366-6255
Тел. (495) 763-5420 Tel. (495) 763-5420

E-mail: morvesti@mail.cnt.ru
www.morvesti.ru/exp

При перепечатке ссылка на журнал
"Международный экспедитор" обязательна.



ПЕРЕСВЕТ
ГРУПП

ГРУППА КОМПАНИЙ

ЭХ ДОРОГИ... А ДОМ - ЭТО ТЕПЛО!

Недвижимость Москвы и Подмосковья

покупка, продажа, обмен, ипотека, аренда

789-8888

www.peresvet.ru



Дорогие коллеги!

*Работники Финских железных
дорог сердечно поздравляют
вас с 2007 годом!*

*Пусть в Новом году вам
сопутствует удача во всех
начинаниях!*

*Приглашаем к сотрудничеству
с Железными дорогами Финляндии –
вашим надежным партнером.*

*Желаем счастья и процветания
в Новом, 2007 году!*

Эффективность через сотрудничество



Финляндия:

- Идеальный логистический центр между востоком и западом
- Полная сохранность грузов при хранении и развозе

Финляндско-российская граница:

- одинаковая колея – перегрузка не требуется
- четыре современных погранперехода с высокой пропускной способностью

VR CARGO

Генеральная дирекция в Хельсинки:

VR Cargo (Железные дороги Финляндии), Международные грузовые перевозки, тел. +358 307 10, факс +358 307 21 322,
Представительство в Москве: ул. Ново-Басманная, дом 2, подъезд 6, тел. +7 495 262 2273, факс +7 495 262 2843

www.vrcargo.fi, sales@vrcargo.fi

ПОДПИСКА-2007: ОСТАВАЙТЕСЬ С НАМИ!

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15.

Тел./факс редакции: (495) 366-6255, 365-4722, тел.: (495) 763-5420. E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ

Издание Союза российских судовладельцев.
Стоимость подписки на I полугодие 2007 года:
Россия - 759 руб. 00 коп., страны СНГ - \$96*,
зарубежные - \$190*.
Тираж - 9000 экз.
Контактный тел. Союза российских судовладельцев: (495) 241-56-75.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2006 г.:
полугодие для России, стран СНГ и Балтии - 32565,
годовой для России, стран СНГ и Балтии - 33227.

МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ

Издание Ассоциации морских портов.
Стоимость подписки на I полугодие 2007 года:
Россия - 825 руб. 00 коп., страны СНГ - \$84*,
зарубежные - \$210*.
Тираж - 5000 экз.
Контактный телефон Ассоциации: (812) 259-95-23.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2006 г.:
полугодие для России, стран СНГ и Балтии - 47766,
годовой для России, стран СНГ и Балтии - 79194.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

Издание Ассоциации российских экспедиторов.
Стоимость подписки на I полугодие 2007 года:
Россия - 627 руб. 00 коп., страны СНГ - \$75*,
зарубежные - \$185*.
Тираж - 5000 экземпляров.
Контактный телефон Ассоциации: (495) 737-75-13.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2006 г.:
полугодие для России, стран СНГ и Балтии - 47767,
годовой для России, стран СНГ и Балтии - 79196.

* На весь год.

