

МЭ

международный экспедитор

INTERNATIONAL FORWARDER

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

16 ДОЧКИ-МАТЕРИ:
ПРАВИЛА ИГРЫ ОТ ОАО «РЖД»

27 КТО НЕ РИСКУЕТ, ТОТ НЕ ПОПАДЕТ
В СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

20 КОМУ ГЛОТАТЬ ПЫЛЬ
ПО ДОРОГАМ

58 НЕ ГРУЗИТЕ АПЕЛЬСИНЫ
БОЧКАМИ

06 / 59 / 2007 >



С Новым годом

и Рождеством Христовым!





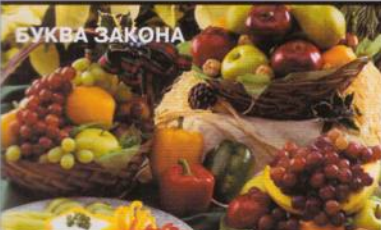
**Транс
Контейнер**

**НАЦИОНАЛЬНЫЙ
КОНТЕЙНЕРНЫЙ
ОПЕРАТОР РОССИИ**



С НОВЫМ ГОДОМ!

www.trcont.ru

	02	00	ПОЗДРАВЛЯЕМ!
ГОРОСКОП-2008 ОТ ТРАНС- ПОРТНИКОВ И НЕ ТОЛЬКО... 	04		О том, что было и как будет в 2008 говорят политики, бизнесмены, аналитики...
	06	01	ЭСТАФЕТУ ДОСТИЖЕНИЙ ПРИНЯЛ 2008 Об успехах и планах рассказывает директор по продажам и маркетингу TNT EXPRESS в России Юрий Павлюк
	12	02	ПАРАД ВАГОНОВ ПОД ЗНАКОМ «ВКМ-ТРАНС» Личный гороскоп «ВКМ-Транс» уже составлен и готов претворяться в жизнь
ПОСОВЕТОВАЛИСЬ И РЕШИЛИ	16	03	ДОЧКИ-МАТЕРИ: ПРАВИЛА ИГРЫ ОТ ОАО «РЖД» Развитие и проблемы транспортного сектора обсуждались на декабрьском Дальневосточном транспортно-логистическом форуме.
РАЗБОР ПОЛЕТОВ	20	04	КОМУ ГЛОТАТЬ ПЫЛЬ ПО ДОРОГАМ По логике, дороги должны перестать быть пыльными. Но факты, приведенные Счетной Палатой РФ, свидетельствуют об обратном
С ТАМОЖНЕЙ В СОВЕТЕ 	27	05	КТО НЕ РИСКУЕТ, ТОТ НЕ ПОПАДЕТ В СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ О применении системы управления рисками, ее возможностях и методах, наша беседа с первым заместителем начальника Центрального таможенного управления Сергеем Прусовым
	32	06	ПРОБЛЕМЫ РЕШАЮТСЯ В СПОРАХ Вопрос за вопросом находят свои решения на заседаниях Консультативного совета ЦТУ
	36	07	ПОСТКОНТРОЛЬ ПРЕДОТВРАЩАЕТ... О таможенном контроле после выпуска товара рассказывает начальник информационно-аналитического отдела службы таможенной инспекции ЦТУ Владимир Коваль
ВПЕРЕДСМОТРЯЩИЙ	44	08	ВЗАИМОВЫГОДНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ Страны Евросоюза уже давно реализуют на практике принципы стандартов безопасности ВТО. Российскому бизнесу важно участие в этом процессе.
	50	09	ЭКСПЕДИТОР-2007: ВАХТУ СДАЛ. ЭКСПЕДИТОР-2008: ВАХТУ ПРИНЯЛ! Организаторы международного форума «День международного экспедитора» уже начали подготовку к следующему мероприятию
БУКВА ЗАКОНА 	52	10	УНИФИЦИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА И ОБЫЧАИ ДЛЯ ДОКУМЕНТАРНЫХ АККРЕДИТИВОВ Продолжение публикации неофициального перевода документа.
	58	11	НЕ ГРУЗИТЕ АПЕЛЬСИНЫ БОЧКАМИ Как избежать задержек на границе скоропорта, рассказывает директор логистического отдела МТПП Михаил Новоселов



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 г.

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

СОВЕТ РЕДАКЦИИ/
Валерий АЛИСЕЙЧИК,
президент АРЭ, председатель
Совета редакции
Вячеслав ВИНОГРАДОВ,
председатель Совета
директоров АО «Совмортранс»
Анатолий ТЯН, генеральный
директор АО «Совтрансавто»
ЧИНГИЗ ИЗМАЙЛОВ,
председатель Исполкома
КТС СНГ

Анатолий КУЗНЕЦОВ,
генеральный директор
Елена ПОЛУЯН,
главный редактор
Андрей КИРЕЕВ,
заместитель гл. редактора

EDITORIAL COUNCIL/
Valery ALISEICHIK,
President of FAR, Chairman of
the Editorial Counsel
Vyacheslav VINOGRADOV,
Chairman of the Board of a Joint
Stock Company "Sovmortrans"
Anatoly TIAN, General Director
of LTD "Sovtransavto"
CHINGIZ IZMAYLOV, Chairman
of executive committee
CTM CIS

Anatoly KUZNETSOV
General Director
Elena POLUYAN,
Chief Editor
Andrey KIREEV,
Deputy Chief Editor

Журнал выходит
один раз в два месяца.

Регистрационный номер
017133 от 29 января 1998 г.

Отпечатано в типографии
«Московский печатный двор».

Общий тираж — 5000 экз.
Total circulation — 5000 copies

ДИЗАЙН-МАКЕТ журнала/
Максим ЧАЙКА

ВЕРСТКА
Татьяна ЮРЬЕВИЧ

Адрес редакции/105187,
Москва, Окружной проезд, 15
Тел./факс: (495) 366-62-66,
(495) 366-62-55
Тел.: (495) 763-54-20

Editorial Office Address/
105187, Moscow, 15, Okrujnoj pr.
Tel./Fax: (495) 365-47-22,
(495) 366-62-55
Tel.: (495) 763-54-20

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

При перепечатке ссылка
на журнал «Международный
экспедитор» обязательна.



Транспортно-экспедиторская компания «ООО «РУССОТРА» создана в 2001 году на базе ОАО «ВК «Союзтранзит», старейшего экспедитора на российском рынке перевозок.

Член ФИАТА и АРЭ.

Лауреат премии ОАО «РЖД» «ЛУЧШАЯ компания-экспедитор 2006 года».

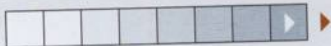
Номинант Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница».

ООО «РУССОТРА» ГОТОВО ПРЕДЛОЖИТЬ ВАМ СВОИ УСЛУГИ ПО:

- организации перевозок конвенциональных и контейнеризированных грузов в международном сообщении, а также транзитом из третьих стран в третьи
- организации перевозок экспортно-импортных грузов из/в РФ, страны СНГ с преимущественной специализацией на страны Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока
- организации перевозок проектных, негабаритных и тяжеловесных грузов
- организации перевозок грузов авиатранспортом
- организации перевозок автомобильным транспортом
- организации перевозок водным транспортом
- предоставлению услуг по доставке грузов в режиме внутреннего таможенного транзита
- предоставлению услуг таможенного брокера по авиаперевозкам
- предоставлению услуг по складированию грузов, в том числе на складе СВХ
- предоставлению услуг стивидора по перевалке, хранению и других услуг, связанных с организацией перевалки всех видов грузов через порты Дальневосточного, Черноморского и Балтийского бассейнов
- выработке и согласованию оптимальных схем движения грузов в целях экономии расходов на транспортировку
- осуществлению слежения за движением отправок
- обеспечению охраны грузов в пути следования
- страхованию грузов
- согласованию с перевозчиками специальных условий доставки грузов
- оказанию консультационных услуг



RUSSOTRA-INTERNATIONAL FORWARDER





Окончила с отличием Московский институт международных отношений МИД СССР по специальности «Международные экономические отношения».

Прошла курсы повышения квалификации транспортных работников при Академии внешней торговли СССР.

Стажировалась по специальности «Экономика и транспорт КНР» в Пекинском государственном университете по линии Государственного комитета по образованию.

Владеет английским и китайским языками.

Имеет диплом ФИАТА.

С 1980 по 1982 год работала старшим экономистом торгового представительства СССР в КНР.

С 1983 года работала в ОАО «Внешнеэкономическая компания» «Союзтрансит».

С 2003 года по н.в. работает генеральным директором ООО «Руссотра».

Более, чем за 20-летний период работы в экспедиторском бизнесе прошла практически все ступени служебной лестницы: от начинающего инспектора по основной деятельности до руководителя компании.

В 2007 году О.В. Мельникова стала лауреатом Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница» в номинации «Руководитель года транспортной отрасли».



Ольга
МЕЛЬНИКОВА,
генеральный
директор
ООО «РУССОТРА»

**Ассоциация российских экспедиторов
сердечно поздравляет О.В. Мельникову с юбилеем!**

Уважаемая Ольга Васильевна!

Мы знаем Вас как одного из наиболее профессиональных представителей экспедиторской сферы деятельности Российской Федерации.

В течение многих лет Вы возглавляете одну из старейших экспедиторских компаний России, сочетая в себе талант руководителя и организатора с умением и готовностью решать конкретные задачи, возникающие в многогранной деятельности ООО «РУССОТРА».

Вы разумно объединяете высокую требовательность и подлинную заботу о людях, что находит у подчиненных и коллег понимание и одобрение.

В день Вашего юбилея от всей души желаем Вам, дорогая Ольга Васильевна, многих лет жизни, плодотворной работы на благо нашего общего дела, сохранения и в дальнейшем присущих Вам профессионализма высочайшего уровня, глубокой преданности делу, искрометного жизнелюбия и оптимизма.

Оставайтесь всегда очаровательной и счастливой!

**Искренне любящие Вас коллеги
из Ассоциации российских экспедиторов**

ГОРОСКОП-2008 ОТ ТРАНСПОРТНИКОВ И НЕ ТОЛЬКО...



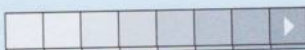
→ ПО МНЕНИЮ АСТРОЛОГОВ, РАСПОЛОЖЕНИЕ ПЛАНЕТ В 2008 ГОДУ СОЗДАСТ ВЕСЬМА БЛАГОПРИЯТНЫЙ ФОН ДЛЯ ЛЮБЫХ СОБЫТИЙ. ГОД ПРОЙДЕТ ГЛАДКО, МНОГИЕ СМОГУТ ДОБИТЬСЯ СВОИХ ЦЕЛЕЙ. ПРАВДА, ТОЛЬКО В ТОМ СЛУЧАЕ, ЕСЛИ БУДУТ ПРИЛАГАТЬ УСИЛИЯ. ПАССИВНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ПРОИСХОДЯЩЕМУ НЕ ПРИВЕДЕТ, КОНЕЧНО, К НЕГАТИВНЫМ СОБЫТИЯМ, НО ЕДИНСТВЕННАЯ ПРОБЛЕМА – МАССА БЛАГОПРИЯТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ БУДЕТ УПУЩЕНА!

КРЫСА – ЗОДИАКАЛЬНЫЙ ЗНАК 2008 ГОДА – УМНЫЙ, ЗАПАСЛИВЫЙ И ЖИВУЧИЙ ЗВЕРЕК. КРЫСЫ ОРИГИНАЛЬНО СООБРАЗИТЕЛЬНЫ – ЧТОБЫ ДОСТАТЬ КОРМ, ОНИ МОГУТ ИС-

ПОЛЬЗОВАТЬ СВОЙ ХВОСТ, ОБМАКИВАЯ ЕГО В КУВШИН СО СМЕТАНОЙ ИЛИ МЕДОМ. ИЗВЕСТЕН ОПЫТ, КОГДА КРЫСА ПОЛУЧАЛА ТО, ЧТО НУЖНО, НАЖИМАЯ НА РЫЧАГ.

ЧТО Ж, ВСЕ ПРЕДПИСАНИЯ АСТРОЛОГОВ ВПОЛНЕ УКЛАДЫВАЮТСЯ В СХЕМУ ДОСТИЖЕНИЯ УСПЕХА: ЛИЧНОГО, ОТРАСЛЕВОГО, ГОСУДАРСТВЕННОГО. ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВОЗМОЖНОСТИ ПО МАКСИМУМУ, НАЖИМАТЬ НА ВСЕ ПЕДАЛИ И РЫЧАГИ, ВЫЖИВАТЬ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ... СЕГОДНЯ ТОЛЬКО ТАК МОЖНО СДЕЛАТЬ ДЕЛО И НЕ ВЫСКОЧИТЬ ИЗ КОЛЕИ ПО ПУТИ К ВЕРШИНАМ.

ХОТЯ У КАЖДОГО СВОИ ПРОГНОЗЫ. О ТОМ, ЧТО БЫЛО И КАК БУДЕТ В 2008, ГОВОРЯТ ПОЛИТИКИ, БИЗНЕСМЕНЫ, АНАЛИТИКИ...



ТРИ ПРОБЛЕМЫ 2008-го

По оценке главы МЧС России Сергея Шойгу, изношенность судов малой авиации, дорожно-транспортные происшествия и природные чрезвычайные происшествия являются тремя основными угрозами в следующем году.

«Начну, пожалуй, с наиболее острых вещей, которые нас серьезно волнуют. Первое – это, безусловно, малая авиация. Акцентирую внимание на этих словах – малая авиация. Ожидается довольно резкое увеличение происшествий, связанных с этой отраслью», – заявил министр.

По его словам, должны появиться более жесткие законы на этот счет, потому что тех

требований, которые призваны урегулировать ситуацию, недостаточно.

«Вторая проблема, с которой мы можем столкнуться в следующем году, – увеличение примерно на 18% количества дорожно-транспортных происшествий. Причем этот прогноз касается и легкового транспорта, и большегрузных машин», – рассказал глава МЧС. Как одну из причин он назвал «низкий уровень безопасного обустройства наших дорог».

И, наконец, третья проблема, по словам Шойгу, которая грозит стране в наступившем году, – увеличение числа природных чрезвычайных ситуаций. В 2007 году было



242 ЧС, а прогноз на 2008 год – 285-290. «На протяжении последних лет мы прослеживаем достаточно уверенную тенденцию роста опасных природных явлений. Например, мы ждем более сильных весенних паводков, чем в этом году. Возможно увеличение ЧС при извержении вулканов, землетрясениях», – предупредил Сергей Шойгу.

МУРМАНСКИЙ ПОРТОВЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ПОЙДЕТ В РОСТ

Министр транспорта РФ Игорь Левитин утвердил генеральную схему развития Мурманского портового транспортного узла, которая была разработана в рамках реализации транспортной стратегии РФ.

Генсхема предусматривает строительство новых портовых комплексов на западном берегу Кольского залива, реконструкцию существующих и строительство новых перегрузочных комплексов Мурманского морского торгового порта.

В соответствии с перспективами развития

прогнозируемый ежегодный грузооборот Мурманского транспортного узла к 2010 году составит около 50 млн. тонн и свыше 70 млн. тонн – к 2015 году.

Уже создана управляющая компания Мурманского транспортного узла. Среди учредителей – администрация Мурманской области, Мурманский морской торговый порт, ОАО «Российские железные дороги», НК «Роснефть», ФГУП «Росморпорт». Управляющая компания займется реализацией стратегии развития Мурманского транс-



портного узла, осуществлением в качестве заказчика-застройщика строительства инвестиционных проектов, обеспечением взаимодействия компаний-учредителей с государством, внедрением систем управления и логистики в компаниях Мурманского транспортного узла.

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ПИКЕ ЦЕН

Цены на морские перевозки сырья поднимутся до рекорда в 2008 году, а затем опустятся в связи с увеличением флота, заявил председатель совета директоров Baltic Exchange Майкл Дрейтон.

Тарифы на перевозку насыпных грузов выросли в этом году благодаря увеличению спроса на сырье в таких странах, как Китай и Индия. Судостроительные верфи в Южной Корее, Японии и Китае получили за-

казы, выполнение которых может увеличить флот на 50%.

«Мы знаем, что в какой-то момент в 2008 году предложение превзойдет спрос», – сказал М. Дрейтон на конференции в Мумбаи. Индекс цен на перевозки насыпных грузов Baltic Dry Index поднялся с начала года более чем в два раза и достиг рекордных 11039 пунктов. С момента запуска индекса в 2003 году он увеличился на 600%.

«Нас беспокоит то, что Китай теперь сам вынужден говорить: «Мы зашли достаточно далеко», – сказал М. Дрейтон. – Я лишь надеюсь на то, что Китай будет охлаждать экономику постепенно».

В третьем квартале среднемесячный импорт железной руды в Китай составил 32,04 млн. тонн, по данным китайских таможенных органов. Это на 12% больше, чем в аналогичном периоде прошлого года, и на 42% больше, чем в третьем квартале 2005 года.

Грузоподъемность мирового флота повысилась на 6,2% с ноября прошлого года – до 354 млн. дедвейт-тонн, согласно Lloyd's Register-Fairplay.

ЭСТАФЕТУ ДОСТИЖЕНИЙ ПРИНЯЛ 2008-й

стр. 6-8

01

МЭ

№ 06 (59) 2007

П

ПОСЛЕДНИЕ МГНОВЕНИЯ УХОДЯЩЕГО ГОДА. СТРЕЛКА ЧАСОВ ПРИБЛИЖАЕТСЯ К ДВЕНАДЦАТИ... СЧЕТ ИДЕТ НА ЧАСЫ, НА МИНУТЫ... ВЫДЕРЖКА, КОНЦЕНТРАЦИЯ, УСКОРЕНИЕ... И ВОТ ОН – НОВЫЙ ГОРИЗОНТ! ПОБЕДНОЕ ЧУВСТВО ДОСТИГНУТОГО РЕЗУЛЬТАТА. TNT EXPRESS ЖИВЕТ В ТАКОМ РЕЖИМЕ ПОСТОЯННО. ОБ УСПЕХАХ ПРОШЕДШЕГО, О ПЛАНАХ БУДУЩЕГО РАССКАЗЫВАЕТ ДИРЕКТОР ПО ПРОДАЖАМ И МАРКЕТИНГУ TNT EXPRESS В РОССИИ ЮРИЙ ПАВЛЮК.

Текст: Юрий ПАВЛЮК

→ Прошедший год для TNT сложился очень удачно. Это относится и к компании в целом, и к российскому отделению TNT Express. События года стали знаковыми для истории компании. TNT Express продемонстрировала способность реагировать на вызовы быстро изменяющегося мира, который задает все более высокую планку качества услуг, заботы об окружающей среде и технологического развития бизнеса. Рынок экспресс-доставки не стоит на месте. И компания, признавая за собой позицию лидера, стремится превосходить ожидания клиентов и партнеров по бизнесу.



ЮРИЙ
ПАВЛЮК,
директор
по продажам
и маркетингу
TNT Express
в России

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КАЧЕСТВА УСЛУГ

Российское отделение TNT Express работает уже более пятнадцати лет, с каждым годом совершенствуя региональную сеть и повышая качество предоставляемых услуг. Этот год в очередной раз продемонстрировал нашу уверенность в качестве работы компании на российском рынке экспресс-доставки. Подтверждение тому – успешный аудит по международному стандарту в области развития персонала Investors in People. TNT Express остается единственной компанией в России, прошедшей сертификацию по этому стандарту. В основе стандарта Investors in People положение о том, что человек является основной ценностью компании, ее конкурентным преимуществом, а через развитие и профессиональный рост сотрудников происходит развитие самой компании. TNT Express полностью разделяет точку зрения разработчиков стандарта.

Стандарт Investors in People построен на десяти индикаторах (таких как, например, «Стратегия

и планы развития компании известны и понятны сотрудникам», «Менеджеры эффективны в управлении подчиненными», «Сотрудники эффективно учатся и развиваются»), для каждого из которых разработаны критерии оценки и оценочная шкала. Анонимное интервьюирование 10% наших сотрудников в Москве, Санкт-Петербурге и Екатеринбурге доказало, что работа с персоналом в российском отделении TNT Express отвечает самым высоким требованиям, принятым передовыми компаниями во всем мире.

Нам не пришлось существенно изменять работу с персоналом для сертификации, основные убеждения создателей Investors in People были близки руководству TNT и раньше. Но сертификация по международному стандарту дает возможность воплотить многолетний опыт в единую систему, которая будет работать на благо компании и ее клиентов в долгосрочной перспективе, вне зависимости от кадровых изменений. Также сертификация по Investors in People

TNT EXPRESS

ОСТАЕТСЯ ЕДИН-

СТВЕННОЙ КОМ-

ПАНИЕЙ В РОС-

СИИ, ПРОШЕД-

ШЕЙ СЕРТИФИ-

КАЦИЮ ПО МЕЖ-

ДУНАРОДНОМУ

СТАНДАРТУ

В ОБЛАСТИ РАЗ-

ВИТИЯ ПЕРСОНА-

ЛА INVESTORS

IN PEOPLE.



ОДНА НОГА ЗДЕСЬ, ДРУГАЯ – ПО УКАЗАННОМУ АДРЕСУ

дает возможность оценивать эффективность затрат на обучение сотрудников и на постоянное улучшение условий труда, следить за степенью удовлетворенности сотрудников работой (такая цифра составляет на сегодняшний день 87%). Кроме того, российское отделение TNT Express прошло сертификацию по международным стандартам OHSAS 18000 (The Occupational Health and Safety Assessment Series, «Система оценки профессионального здоровья и безопасности») и SA 8000 (Social Accountability, «Социальная ответственность компании»).

БОРЬБА С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

В августе 2007 года Питер Баккер (Peter Bakker), главный исполнительный директор группы компаний TNT, дал старт обширной программе по сокращению выбросов диоксида углерода Planet Me. Эта программа направлена на обеспечение большей прозрачности усилий компании по сокращению вредных выбросов в атмосферу в ходе ее деятельности. Также про-

→ грамма предполагает действия по защите окружающей среды в частной жизни 159 000 тысяч сотрудников TNT. Основным пунктом программы Planet me является установка сертифицированной системы для измерения, составления отчетности и управления эмиссией двуоксида углерода. Компания также претворяет в жизнь меры по сокращению выброса выхлопных газов в восьми наиболее важных областях деятельности компании, а именно на воздушном транспорте, при отоплении зданий, командировках работников, при пользовании служебным автотранспортом, реализации совместных проектов с партнерами компании, использовании грузового автотранспорта, проведении мероприятий в области логистики и осуществлении инвестиций. Российское отделение TNT Express тоже подключилось к данной программе.

В рамках программы Planet me TNT ведет разработку и внедрение альтернативных типов двигателей. Перед угрозой непоправимых изменений климата TNT объединила усилия с ведущими производителями грузовых автомобилей. В 2007 году TNT представила два электрических грузовика Smith и гибридный грузовик Iveco. Грузовики Smith Edison EV на 3,5 тонны и Smith Newton EV на 9 тонн будут работать без вредных выхлопов на густонаселенной территории Роттердама и станут частью «Роттердамской климатической инициативы». Грузовик Iveco Eurocargo Hybrid будет использоваться TNT в испытаниях в реальных условиях, которые начнутся в сентябре 2008 г. Он является лучшим в своем классе по производительности, эксплуатационным расходам (экономия до 30% в городской зоне) и, соответственно, по сокращению выбросов диоксида углерода.

В РЕЙТИНГЕ – ПЕРВЫЕ

Другим направлением работы было усовершенствование IT-инфраструктуры компании. Самые передовые информационные технологии являются залогом успешной работы такого высокотехнологичного бизнеса, как экспресс-доставка. В данный момент специалисты компании ведут работу по построению сетей всех отделений на территории России на основе революционного кабельного решения Systimax GigaSPEED X10D, которое способно обеспечить работу критичных к пропускной способности приложений и связать огромную территорию страны самой быстрой сетью передачи дан-

ных. TNT Express внедряет в России практику видеоконференций, что позволит снизить количество перелетов сотрудников и повысить оперативность и производительность работы в условиях территориальной удаленности региональных офисов.

Усилия компании по совершенствованию всех направлений своей деятельности не проходят даром. Работая в более чем 200 странах, TNT Express уже третий год подряд занимает первое место в престижном рейтинге устойчивого развития Dow Jones (DJSI). Такой рейтинг стал для компании, занимающейся управлением активами, надежным и объективным эталоном, который помогает управлять портфелями ценных бумаг юридических лиц этой категории. Компания TNT улучшила свой рейтинговый показатель с 84 в 2006 году до 91 в этом году, завоевав ведущее положение в разделе «Промышленные товары и услуги» (который включает в себя транспортные услуги). Но еще более приятно, что в 2007 году TNT вышла на первое место среди всех компаний по шкале DJSI. Как заявил представитель исследовательского центра SAM (одного из учредителей рейтинга), компания TNT «последовательно улучшает не только свои показатели по устойчивому развитию, но и сама устойчиво развивается». Особенно хороших результатов компания достигла в областях управления рисками и управления в чрезвычайных обстоятельствах, развития человеческого капитала, вовлечения лиц, взаимодействующих с компанией, в ее деятельность, проведения мероприятий по охране окружающей среды. Такая высокая оценка работы компании, несомненно, вдохновляет всех работников на еще более продуктивную работу.

Успехи 2007 года позволяют нам, сотрудникам российского отделения TNT Express, оптимистично смотреть в будущее. Наш оборот растет на 30-40% в год. Степень удовлетворенности клиентов составляет 95%. Мы ждем положительной реакции от клиентов и партнеров на продолжение стратегии внедрения передовых услуг и технологий и от расширения деятельности по защите окружающей среды. «Российский рынок экспресс-доставки динамично развивается. TNT Express как один из его лидеров будет продолжать расширение региональной сети и совершенствование услуг, предлагаемых российским клиентам. В новом году TNT Express будет задавать новые стандарты качества экспресс-доставки.

▶ **ОБОРОТ TNT EXPRESS РАСТЕТ НА 30-40% В ГОД.**
СТЕПЕНЬ УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ КЛИЕНТОВ СОСТАВЛЯЕТ 95%.

ТРАНСРОССИЯ

XIII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

22-25 АПРЕЛЯ 2008 • МОСКВА, ЭКСПОЦЕНТР

www.transrussia.ru

TRANS
RUSSIA

450 участников
25 стран и регионов
более 15.000 посетителей
111.000 кв. метров экспозиции

ГЛОБАЛЬНОЕ
ТРАНСПОРТНОЕ
СООБЩЕСТВО

Организаторы:



ITE LLC Moscow
Тел.: +7 (495) 935 7350
Факс: +7 (495) 935 7351
E-mail: transport@ite-expo.ru

При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

Генеральный
информационный партнер:

РЖД: партнер

Официальный партнер:

www.transportweekly.com

Информационный партнер:

ГЛОБ

РОСОЭЗ ОБЕЩАЕТ...

Конкурс по отбору портовых экономических зон планируется объявить до конца текущего года и в первом квартале 2008 г. подвести его итоги, заявил замглавы Минэкономразвития РФ Кирилл Андросов на совещании по итогам деятельности РосОЭЗ.

По его словам, конкурс будет объявлен одновременно по отбору морских, речных и авиапортовых ОЭЗ.

По мнению главы РосОЭЗ Михаила Мишустина, итоги конкурса будут подведены уже

в первом квартале следующего года. Относительно промышленно-производственных зон такой вопрос обсуждается, но окончательное решение не принято.

Кирилл Андросов подтвердил, что есть поручение проработать вопрос о возможности создания ОЭЗ в ряде регионов. В то же время он подчеркнул, что позиция министерства заключается в том, чтобы особые экономические зоны не являлись лишь мерой для социального развития региона. По



КИРИЛЛ
АНДРОСОВ,
замглавы
Минэконом-
развития РФ

его мнению, более детально говорить о возможности проведения вторых конкурсов можно будет после анализа первых итогов функционирования уже создаваемых ОЭЗ.

В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА ОТКРОЕТСЯ ПУНКТ ПРОПУСКА

Пограничный пункт пропуска может открыться в строящемся порту Усть-Луга в начале 2008 года.

«После открытия пограничного пункта пропуска проект «Балтийский паром» напрямую свяжет немецкий порт Засниц и Усть-Лугу. И к этому же времени ФГУП «Росморпорт», осуществляющее строительство паромной переправы, полностью введет в строй автомобильную составляющую проекта «Балтийский паром», – сказал и.о. генерального директора ОАО «Компания «Усть-Луга» Юрий Погнаев.

Усть-Луга уже выполнила свои обязательства по развитию инфраструктуры южного района порта, где находится терминал паромной переправы. Проект «Балтийский паром» предполагает создание железнодорожной и автомобильной переправы Усть-Луга – Балтийск – порты Германии. Его стоимость оценивается в \$150 млн. Согласно ТЭО проекта, расчетный грузооборот составит 5,5 млн. тонн в год, в том числе железнодорожной составляющей паромного комплекса – 3,5 млн. тонн в год. Открытие первой очереди железнодорожно-автомобильной



паромной переправы по маршруту Усть-Луга – Балтийск состоялось 10 сентября 2006 г. ОАО «Компания «Усть-Луга» учреждено в 1995 году, выступает координатором привлечения инвестиций в строительство порта Усть-Луга и создания структур для сооружения терминалов порта.

У «ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ» ПРИБУДЕТ ВАГОНОВ

ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) к концу 2008 года будет оперировать парком до 100 тыс. вагонов (с учетом аренды и закупок нового подвижного состава), сообщается в пресс-релизе РЖД.

Генеральный директор ПГК Салман Бабаев заявил на расширенном заседании правления РЖД, что к концу января 2008 года под управлением ПГК будет до 35 тыс. вагонов. Из них 10 тыс. будут переданы РЖД в счет уплаты уставного капитала ПГК, а примерно 24 тыс. вагонов перейдут по договорам аренды, заключенным ранее РЖД. В настоя-

щее время идет их переформлирование на ПГК. Также компания ведет переговоры с вагоностроительными предприятиями о приобретении порядка 16 тыс. новых вагонов.

ОАО «Первая грузовая компания» – 100%-ное дочернее общество РЖД с уставным капиталом 86,6 млрд. рублей. Планируется, что РЖД передаст компании 200 тыс. 250 вагонов. К середине декабря под управлением «Первой грузовой» находилось порядка 6 тыс. вагонов.

ПГК инвестирует в приобретение подвижного состава в 2008-2012 годах 105,1 млрд.



рублей. До 2012 г. компания планирует закупить 71,8 тыс. вагонов и списать 69,4 тыс. вагонов из парка, который будет внесен в уставный капитал. Таким образом, общий вагонный парк компании в этот период будет поддерживаться на уровне порядка 200 тыс. вагонов.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ СТАНЕТ ДОРОЖЕ НА 11%

Правление Федеральной службы по тарифам (ФСТ) установило уровень индексации грузовых перевозок по железной дороге на 2008 год.

По сообщению заместителя руководителя службы Виталия Евдокименко, ФСТ продолжила практику унификации грузовых тарифов на перевозки грузов между морскими портами и пограничными переходами. В частности, тарифы на перевозку грузов в сторону российских портов в следующем году вырастут на 14,8%, а в направлении пограничных переходов останутся на уровне 2007 года. Евдокименко отметил, что в результате продолжения политики унификации тарифы на перевозки в сторону погранпереходов в 2008 году будут в 1,5-1,6 раза выше, чем в сторону морских портов.

Унификация грузовых тарифов проводится ФСТ уже с 2005 года.

Кроме того, унифицированы и железнодорожные тарифы на перевозки грузов в контейнерах. Таким образом, начиная с 2008 года тарифы на перевозку контейнеров по железной дороге внутри России и на экспорт будут уравнены.

Служба также установила ряд исключительных тарифных условий, которые фактически позволяют выделить так называемые вагонную и контейнерную составляющие. Так, повышающий коэффициент 1,08 применяется к перевозкам грузов в контейнерах на платформах РЖД. Для частных контейнеров и платформ действует понижающий коэффициент 0,78. Установлен и понижающий коэффициент 0,47 при перевозке



контейнеров на расстояние свыше 4 тыс. км. Такая мера позволила отказаться от отдельных исключительных тарифов при перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов на дальние расстояния.

Общее изменение тарифов на перевозку контейнеров в 2008 году при проведении унификации (с учетом индексации в размере 11%) составит для 20-футовых контейнеров 8%, для 40-футовых – 11%.



СТРАХОВАЯ ЗАЩИТА:

- ◆ ответственности перевозчика в соответствии с конвенцией CMR/КДПГ для международных автоперевозчиков и ответственности по внутренним ТТН;
- ◆ грузов;
- ◆ товаров на складах;
- ◆ временного хранения грузов на складах или во время выставок;
- ◆ транспортных средств, в том числе тягачей, прицепов и полуприцепов;
- ◆ ответственности экспедиторов;
- ◆ ответственности таможенных брокеров, перевозчиков, СВХ;
- ◆ контейнеров;
- ◆ водных судов, судов в постройке, яхт и катеров;
- ◆ членов экипажей судов;
- ◆ ответственности судовладельцев;
- ◆ ответственности лоцманских служб;
- ◆ страхование по системе „зеленая карта“.

РОССИЯ ВСЕГДА С ТОБОЙ
WWW.ROS.RU

129085, Москва, пр-д Ольминского, За
(495) 780 3848, 799 9999

Реклама. «Открытое страховое акционерное общество «Россия».
Лицензия ФССН РФ на право проведения страховой деятельности от 16 марта 2006 г. № 0002 77. Регистрационный номер 0002.



ПАРАД ВАГОНОВ ПОД ЗНАКОМ «ВКМ-ТРАНС»

стр. 48

02

МЭ

№ 06 (59) 2007



МАЛЬЧИК «НОВЫЙ ГОД-2008» К ТРАНСПОРТНИКАМ ПРИБУДЕТ, СКОРЕЕ ВСЕГО, НЕ НА ОЛЕНЯХ. ЕГО ЖДУТ ПРЯМО С КОЛЕС. БОЛЕЕ ТОГО, АНАЛИТИКИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ ЗАО «ВКМ-ТРАНС» УЖЕ СЕГОДНЯ ЗНАЮТ, ЧЕМ ЗАНЯТЬ НОВОРОЖДЕННОГО, КАК ВЗРАЩИВАТЬ, ЧЕМУ УЧИТЬ. ЛИЧНЫЙ ГОРОСКОП «ВКМ-ТРАНС» УЖЕ СОСТАВЛЕН И ГОТОВ ПРЕТВОРИТЬСЯ В ЖИЗНЬ! ИТАК, ПО ПОРЯДКУ...

Текст: Валерий АНДРЮШИН

ГОД ПРОШЕДШИЙ ПОСЧИТАЛ

Компания-оператор ЗАО «ВКМ-Транс» только за 10 месяцев 2007 года перевезла 2,69 млн. тонн грузов. Такой результат более чем в 2 раза (+116%) превышает цифры аналогичного периода прошлого года (1,24 млн. тонн).

Это прежде всего грузы I класса: цемент, песок, щебень, шлаки и другие строительные инертные грузы – 1,56 млн. тонн (за 10 месяцев прошлого года таких грузов было перевезено 758,1 тыс. тонн, а в целом за 2006 год – 808,6 тыс. тонн).

Объемы перевозок грузов II класса: минеральные удобрения, контейнеры за первые 10 месяцев 2007 года составили 215 тыс. тонн и практически в 5 раз превысили показатели перевозок этого вида грузов в январе-октябре прошлого года (42,1 тыс. тонн). (Всего в 2006 году компания транспортировала 45,8 тыс. тонн грузов II класса).

За год существенно выросли объемы транспортировки грузов III класса: сталь, металлопрокат, трубы, металлолом. По итогам 10 месяцев 2007 года было перевезено 913,7 тыс. тонн таких грузов (годом ранее за 10 месяцев – 442,6 тыс. тонн (+106%); всего за 2006 год – 645,6 тыс. тонн).

2008-й НАЧНЕТСЯ СТАБИЛЬНО...

Уже сегодня в оперативном управлении ЗАО «ВКМ-Транс» находится свыше 4 950 грузовых вагонов, принадлежащих предприятиям холдинга ОАО «ВКМ». Это:

- 1810 полувагонов (моделей 12-132 и 12-783),
- 1520 хопперов-цементовозов (моделей 19-1217 и 19-758),



ВАЛЕРИЙ АНДРЮШИН, генеральный директор ЗАО «ВКМ-Транс»

- 999 цистерн для перевозки сжиженных газов (моделей 15-1200 и 15-1209),
 - 450 цистерн для перевозки светлых нефтепродуктов (моделей 15-740 и 15-1221),
 - 175 цистерн для перевозки вязких нефтепродуктов (модели 15-1213),
 - 55 цистерн для перевозки нефтехимических продуктов (моделей 15-1280 и 12-1225).
- Из них 2035 вагонов (1285 полувагонов, 69 хоппер-цементовозов и 59 цистерн для перевозки сжиженных газов) находятся у ЗАО «ВКМ-Транс» в долгосрочной аренде.

В 2008 ГОДУ ОЖИДАЕТСЯ...

ввод в эксплуатацию Группой ВКМ собственного подвижного состава и вагонов, используемых в совместных транспортных проектах в следующих количествах: полувагонов – 1000 штук; полувагонов со съемной крышей – 300 штук; контейнеровозов – 100 штук; хоппер-цементовозов – 100 штук; цистерн моделей 15-1213 – 100 штук и 15-1209 – 100 штук; 80-футовых платформ для перевозки труб – 100 штук.

▶ ЗАО «ВКМ-ТРАНС»

ТОЛЬКО ЗА 10

МЕСЯЦЕВ 2007

ГОДА ПЕРЕВЕЗЛА

2,69 МЛН. ТОНН
ГРУЗОВ.



Вагоностроительная компания Мордовии Транспортная компания «VKM-Транс»

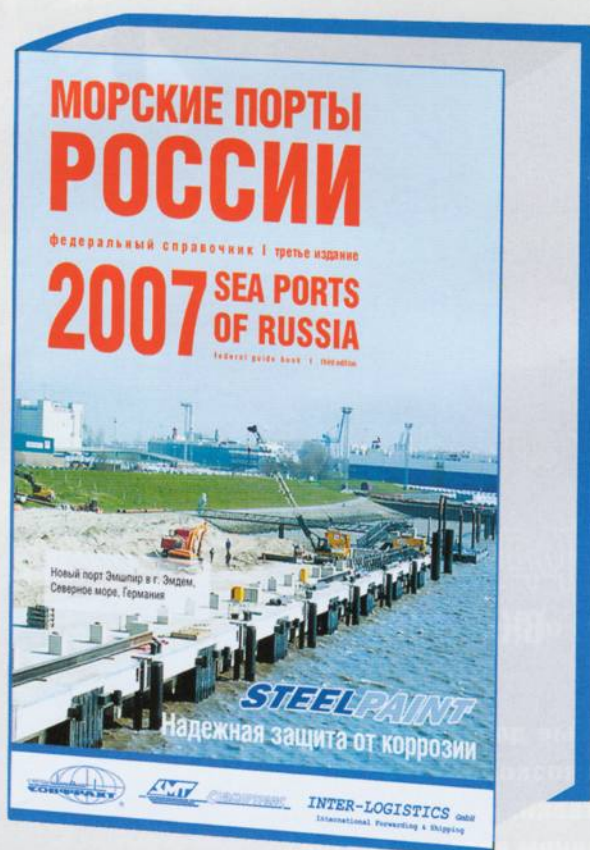
- Оплата провозных платежей на железные дороги и в ЦФТО ОАО «РЖД».
- Оплата других услуг, связанных с перевозкой грузов.
- Контроль за соблюдением сроков доставки.
- Диспетчерское слежение за продвижением вагонов/грузов.
- Участие в планировании перевозок грузов.
- Предоставление собственного подвижного состава в пользование и в аренду.
- Организация регистрации и приписки вагонов.
- Изменение районов курсирования вагонов.
- Мониторинг технического состояния вагонов.
- Привлечение контрагентов для обеспечения перевозки грузов в смешанном сообщении (ж.д. – «река–море» – авиа – авто).
- Предоставление консультаций по вопросам, связанным с перевозкой грузов.
- Выбор оптимальных логистических схем доставки грузов.
- Выполнение, по желанию заказчиков, функций грузоотправителя и грузополучателя
- Расчеты тарифов (предварительная тарификация) за перевозку грузов по выбранному маршруту доставки.

Россия, 430006, Республика Мордовия, г. Саранск, ул. Лодыгина, дом 11
Россия, 109028, г. Москва, Тессинский пер., д.5, стр.1

Тел. (495) 231-70-16
Факс (495) 231-70-16

E-mail: vkmtrans@vkmtrans.ru
www.vkmtrans.ru

Под патронатом Морской коллегии при Правительстве РФ, Минтранса РФ, Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт», Ассоциации морских портов России издательство «Морские вести России» выпустило в свет 3-е дополненное издание справочника.



Деловая информация по каждому порту страны

Информация о навигационных условиях мореплавания, перегрузочных мощностях, номенклатуре грузов и объемах перевалки, тарифах на ПРР, портовых сборах, перспективах развития портов, стивидорах, партнерах и т.д.

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

ИНВЕСТИЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Объем инвестиций в основной капитал транспортного комплекса России в 2007 году вырос по сравнению с 2002 годом на 43% – до 770,7 млрд. рублей, говорится в сообщении Министерства транспорта РФ. Уже в течение пяти лет реализуется федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России на период 2002-2007 гг.».

По предварительным оценкам, в 2007 году по сравнению с 2002 годом грузооборот вырастет на 29% и составит 2445,5 млрд. тонно-километров. Пассажирооборот транспорта общего пользования, включая городской электрический, в 2007 году составит 484,7 млрд. пассажиро-километров, что лишь на 3,5% превышает показатель пятилетней давности.

Объем перевалки грузов в морских портах и других стивидорных компаниях в завершающемся году вырастет по сравнению с 2002 годом на 78% и составит 464,0 млн. тонн, что превышает максимальный объем перевалки грузов портами СССР в 1989 году – 403 млн. тонн.

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ БУДУТ СТРАХОВАТЬ, КАК В АВИАЦИИ

Система страхования морских и речных перевозок должна быть создана по аналогии со страхованием авиаперевозок. Об этом заявил первый вице-премьер РФ Сергей Иванов на заседании Морской коллегии при Правительстве РФ.

Он отметил, что здесь следует смелее использовать опыт иностранных государств. «Во всем мире давно и успешно применяется практика, когда при заходе в порты, проливы, территориальные воды судовладельцы обязаны иметь страховой полис, гарантирующий покрытие всех основных рисков, в том числе экологических, обеспечивающий своевременные и адекватные выплаты в случае возникновения чрезвычайных ситуаций. Мы навели порядок в страховании авиаперевозок, пора заняться тем же самым в морской деятельности – эффективно страховать грузы, жизни пассажиров и моряков», – подчеркнул Иванов.

Первый вице-премьер заметил, что ликвидация разливов нефти с судов и других объектов возложена на Минтранс, а для выполнения таких работ в системе Росморречфлота создан ФГУП «Госморспасслужба России». «Однако состояние ее производственной базы не позволяет в настоящее время адекватно реагировать на аварийные ситуации», – отметил он. Так, суда изношены, а оснащение оборудованием для ликвидации разливов нефти не превышает 39%. «Понятно, что ситуация близка к критической. Для ее исправления в первую очередь необходимо решить проблему с финансированием», – сказал Сергей Иванов.

По его мнению, часть средств может быть изыскана в рамках действующей подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России на 2002-2010 годы». Кроме того, в первом квартале 2008 года будет рассмотрена новая ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы». В ней должны быть предусмотрены средства для строительства новых спасательных судов и средств экологической защиты моря. Часть их придется привлекать из внебюджетных источников, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства и страхования рисков.

«Существующая сейчас система страхования не позволяет оперативно и в полном объеме компенсировать затраты государства на локализацию и устранение последствий экологических аварий, а также ущерба, нанесенного природной среде, населению и хозяйствующим субъектам», – сказал Сергей Иванов. – Тем более что в ближайшей перспективе нам предстоит осваивать углеводородные месторождения шельфа северных морей, где условия несопоставимо хуже и сложнее, чем в Керченском проливе», – подчеркнул первый вице-премьер.

РОССИЯ С УЗБЕКИСТАНОМ СДЕЛАЕТ ВАГОНЫ

Россия и Узбекистан создадут совместное предприятие по производству железнодорожных вагонов, сообщил первый вице-премьер РФ Сергей Иванов.

Согласие в вопросе о создании такого предприятия было достигнуто в ходе заседания межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству двух стран, прошедшего в Ташкенте, сказал первый вице-премьер. Он подчеркнул большую важность для России и Узбекистана развития транспортного машиностроения. «Мы испытываем огромный дефицит железнодорожных вагонов, такой же дефицит испытывают и наши узбекские коллеги, поэтому необходимость создания нового российско-узбекского предприятия по производству вагонов на базе одного из существующих заводов в Узбекистане очевидна», – сказал Иванов.

По его словам, продукция этого предприятия удовлетворит в первую очередь внутренний спрос в двух странах. «А если мощности предприятия будут достаточны, чтобы поставлять вагоны в третьи страны, мы, конечно, будем это делать», – отметил Сергей Иванов.

АЭРОФЛОТ РАСШИРЯЕТСЯ ДО САХАЛИНА

Депутаты Сахалинской облдумы направили обращение в адрес премьер-министра РФ Виктора Зубкова, в котором выразили сомнения в эффективности приватизации ОАО «Сахалинские авиатрассы» (САТ) компанией «Аэрофлот – российские авиалинии».

«Авиационный транспорт для жителей Сахалина и Курил является безальтернативным. Областные власти на протяжении всей деятельности способствовали развитию островной авиации. САТ способна стать базовой компанией для развития региональных авиоперевозок в Дальневосточном федеральном округе. Компания демонстрирует устойчивый рост производственных показателей, обновляет авиапарк, имеет высококвалифицированных специалистов», – говорится в тексте обращения. Областная власть поддержала план приватизации САТ, считая, что смена собственника положительно скажется на эффективности работы авиапредприятия и развитии транспортной системы региона. При этом, по данным депутатов, в САТ поступила информация, что до конца текущего года Аэрофлот собирается поглотить региональную авиакомпанию без участия в торгах и получить государственные активы САТ в обмен на дополнительную эмиссию акций.

«Сахалинская облдума считает, что передача ведущих региональных авиакомпаний ОАО «Сахалинские авиатрассы» (САТ) и ОАО «Дальавиа» компании «Аэрофлот» не приведет к повышению качества обслуживания на местных воздушных линиях в силу того, что Аэрофлот специализируется на магистральных и международных полетах и не имеет опыта работы в региональном сегменте. Процесс управления авиаперевозками на Дальнем Востоке из Москвы, на наш взгляд, малоэффективен», – говорится в обращении депутатов.

«Считаем целесообразным проведение находящегося в федеральной собственности 100% акций уставного капитала ОАО «САТ» через открытую продажу в соответствии с пунктом 1 распоряжения Федерального агентства по управлению федеральным имуществом от 13 декабря 2006 года», – говорится в письме.

При этом депутаты полагают, что одним из условий конкурса на продажу САТ обязательно должно стать осуществление и развитие существующих внутриобластных перевозок – в Оху (север Сахалина) и на Курилы. Сегодня авиапарк САТ включает 6 самолетов Ан-24, 2 Ан-12, 2 Boeing-737, 3 Dash-8. САТ осуществляет регулярные международные рейсы в Японию (Хакодате, Саппоро), Корею (Сеул, Пусан) и Китай (Харбин, Далинь, Пекин), внутрирегиональные перевозки – во Владивосток, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск и внутриобластные – в Оху, Южно-Курильск (о. Кунашир), Буревестник (о. Итуруп).

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

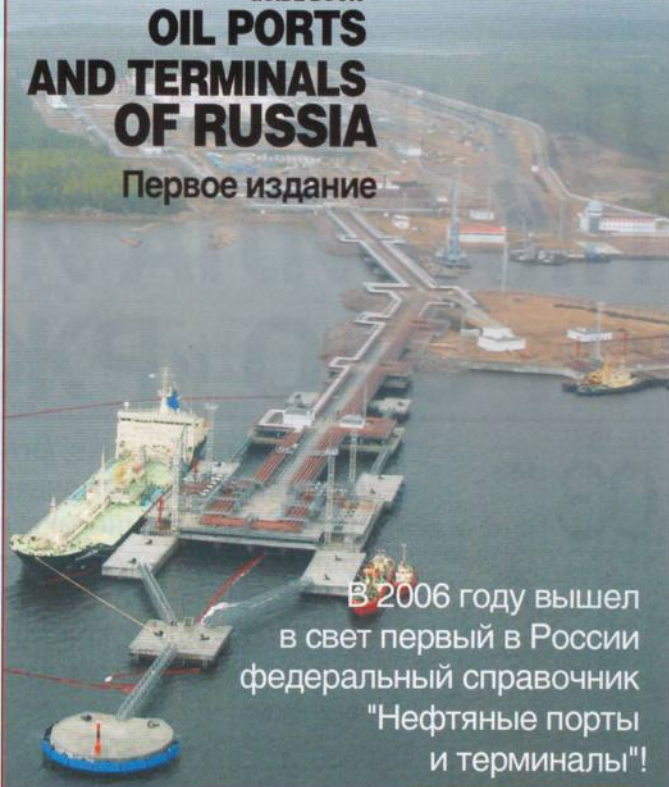
Издательство "Морские порты" выпустило в свет федеральный справочник "Нефтяные порты и терминалы России".

НЕФТЯНЫЕ ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ РОССИИ

GUIDE BOOK

OIL PORTS AND TERMINALS OF RUSSIA

Первое издание



В 2006 году вышел в свет 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, документарные приложения и т.д.

Заявки на покупку справочника принимаются по адресу редакции:

105187, Москва, Окружной проезд, д. 15.

Тел./факс: (495) 366-62-55. Тел. 763-54-20

E-mail: morvesti@mail.cnt.ru.



ДОЧКИ-МАТЕРИ: ПРАВИЛА ИГРЫ ОТ ОАО «РЖД»

стр. 16-21

03

МЭ

№ 06 (59) 2007

К

ЭКСПЕДИТОРЫ В ШОКЕ, АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА РФ ЗАСУЧИЛА РУКАВА – РЖД ВЫВЕЛО В СВЕТ ОЧЕРЕДНУЮ «ДОЧКУ». ООО «ТАМОЖЕННО-БРОКЕРСКИЙ ЦЕНТР» ЗАТМИЛА МНОГИХ!.. РАЗВИТИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОБСУЖДАЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ МИНИСТЕРСТВ ТРАНСПОРТА, ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ, РЕГИОНАЛЬНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ, ОАО «РЖД», РУКОВОДИТЕЛИ ТРАНСПОРТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ НА ДЕКАБРЬСКОМ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ ФОРУМЕ.

Текст: Александра САВЕЛЬЕВА

→ Как сделать Транссибирскую магистраль привлекательной для транзита, да и вообще для перевозок? Вопрос ключевой! Вокруг него и развернулась основная дискуссия. По данным статистики, сегодня на тихоокеанский и европейский рынки приходится примерно 14 млн. контейнеров в год. Около 1 – 1,3 млн. из этого числа формируется в северных провинциях Китая. Еще 3 млн. – в Японии и Южной Корее. Все они направляются в Европу морским путем. Но в обход России! При товарообороте между Европой и Азией в \$600 млрд. в год Транссиб переправляет 0,4%. Проблему каждый видит по-своему.

МИНИМАЛЬНЫЙ СЕРВИС ПРИ МАКСИМАЛЬНЫХ РИСКАХ

– У нас есть региональные международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», – сообщил директор Тихоокеанского центра стратегических разработок Михаил Терский. – Российские железнодорожники утверждают, что по ним можно перевозить 70 тыс. контейнеров в год, по мнению китайцев – 1 млн. А реально в этом году перевезли 10 штук через станцию Гродеково.

По словам Терского, скорость – не самая главная составляющая транзитных контейнерных

перевозок по Транссибу. Определяющую роль играют сервис и безопасность. Но ни первого, ни второго на Транссибирской магистрали нет. Более того, по мнению ведущего специалиста по логистике, доцента Дальневосточного государственного университета путей сообщения Александра Балалаева, нет вообще эффективной логистики. А это одно из серьезнейших препятствий на пути формирования полноценной контейнерной системы.

Скорбный парад конкретики продолжила гендиректор ООО «ТЭФ «Владивостоквнештранс» Татьяна Конко. И из частных примеров вывела общие проблемы. По ее словам, если порты в какой-то мере адаптировались к изменениям структуры перерабатываемых грузов (разработана технология, закуплено соответствующее перегрузочное оборудование, построены склады, созданы новые стивидорно-экспедиторские подразделения), то другие участники транспортного процесса на какое-либо взаимодействие в вопросах совершенствования перевалки импортных и транзитных грузов просто не идут.

Владивостокский порт, подача со станции груженых вагонов на фронты выгрузки...

— Наряду с вагонами, груженными металлоломом, целлюлозой, стальной заготовкой, на станции стоит масса порожних вагонов, — рассказывает Татьяна Конко. — Станция забита. И чтобы осуществить регулировку, нужно провести большую маневровую работу. Но зачастую при совместном с портом планировании работ на предстоящие сутки (ежедневное заседание рабочей группы) станция не знает, какие вагоны завтра подаст в порт. И подаст ли их вообще. Из-за этого порт не может произвести расстановку докеров, перегрузочного оборудования по грузовым фронтам стивидорных компаний.

Вот конкретная ситуация. Под борт судна станцией Владивосток одновременно подали 22 вагона-хоппера. Два из них по техническим причинам были забракованы. 18 засыпаны сырьем. Оставшиеся же два, по необъяснимым причинам (скорее всего, из-за протяженности единовременного грузового фронта на причале), сняли, и вместе с вышеуказанными 18 загруженными они проследовали на станцию Уссурийск, в адрес сахарного завода. После этого в ходе обработки судна и зачистки трюмов выяснилась потребность в двух вагонах-хопперах. Но на станции Владивосток порожняка больше не было. Сложилась патовая ситуация: не хватило тех двух порожних вагонов, которые были отправлены станцией Владивосток в Уссурийск. Пришлось ждать порожняк из Уссурийска. Вагоны подошли через сутки. Еще сутки понадобились, чтобы подать их на грузовой причал. Судно в это время простаивало. Простаивало оно и в период выгрузки, так как отде-

ление дороги подало всего 70-80 порожних вагонов, которые работали «по вертушке». Таким образом, общий простой судна составил около трех суток.

По ее словам, не лучше обстоят дела и с вывозом импортной спецтехники. Систематически отсутствуют бортовые платформы, низкосидящие транспортеры увеличивают сроки отгрузки... Полная чехарда творится и с собственным подвижным составом. Желание перевезти только груз 3-го класса (как правило, до Москвы и Санкт-Петербурга) обуславливает скопление вагонов как на самой станции, так и в порту. При наличии десятка и более собственников информация о них на станции отсутствует, потому что нет договоров с собственниками вагонов.

А теперь — общие проблемы! С 24 августа 2007 года на припортовых пограничных железнодорожных станциях заработали подразделения ООО «Таможенно-брокерский центр» — очередной «дочки» ОАО «РЖД». Согласно информации, представленной руководством ДВЖД на расширенном селекторном совещании, эти подразделения призваны от имени и по поручению железной дороги получать в таможенных органах разрешения на транзит грузов (МТТ и ВТТ). До сих пор эти разрешения оформляли и получали портовые экспедиторы. Между портом, станцией, экспедитором и таможней была выработана технологическая схема взаимодействия по таможенному оформлению импортных грузов. Были отработаны методики, направленные на сокращение сроков прохождения документов и, следовательно, на минимизацию непроизводительных простоев транспортных средств.

Теперь все изменилось! С приходом транзитного груза товарная контора станции передает уполномоченному брокеру прибывшие документы, брокер оформляет грузовую декларацию и затем в пограничной таможне получает разрешение на транзит. Что ж, на пограничных железнодорожных переходах при отсутствии грузовладельцев (и даже экспедиторов) такая схема себя оправдывает. Дополнительный сбор в размере 776 руб. 44 коп. (вместе с НДС) заслуженно зарабатывает уполномоченный ОАО «РЖД» — таможенный брокер. По аналогии с железнодорожными погранпереходами схема может прижиться и на пограничных припортовых станциях.

Конечно, грузовладельцы и экспедиторы согласились бы с новой схемой и дополнительным звеном в цепи. Но при условии полного оформления пакета разрешительных документов, включая бумажный и электронный носители, и полной ответственности за возможный простой транспортных средств. В противном случае сделанный со стороны ОАО «РЖД» чисто монополистический шаг в сторону завоевания позиций

НЕ ТРИНЦИПА
«БЫСТРО»
ЕСТЬ ПРИНЦИП
ТО ЧТО В СРОКУ

СХЕМА РАБОТЫ
«ТАМОЖЕННО-
БРОКЕРСКОГО
ЦЕНТРА» —
ОЧЕРЕДНОЙ
«ДОЧКИ» ОАО
«РЖД» ПО АНАЛО-
ГИИ С ЖЕЛЕЗНО-
ДОРОЖНЫМИ
ПОГРАНПЕРЕХО-
ДАМИ МОЖЕТ
ПРИЖИТЬСЯ И НА
ПОГРАНИЧНЫХ
ПРИПОРТОВЫХ
СТАНЦИЯХ.

→ на экспедиторском рынке морских портов обречен на провал. И о нарушении прав экспедиторов порта Владивосток уже подано соответствующее обращение в Ассоциацию экспедиторов России и Федеральную антимонопольную службу РФ.

ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ЗАВЯЖУТ СНОВА

Итак, с точки зрения экспедиторов, чтобы повысить эффективность логистики, чтобы лучше заработал Транссиб, нужно снова вернуться к таким «старым песням о главном», как «транспортный узел» и «заседание координационного совета», некогда регулировавшим процесс прохождения грузов через морские порты. Сейчас каждый участник транспортного процесса на своем уровне осуществляет координацию работы. А ведь проблему необходимо решать комплексно!

По словам участников конференции, в рабочую группу порта входит только представитель станции (и то не всегда). Координационный совет ДВТУ обособленно и не чаще одного раза в квартал пытается через крупных участников внешнеэкономической деятельности решить злободневные проблемы. Но, как показывает практика, безуспешно. И если каждый будет продолжать действовать изолированно, толку от такой работы не будет.

— Транспортная инфраструктура Приморского края в своем развитии критически отстала от сегодняшнего состояния инфраструктуры сопредельных государств Северо-Восточной Азии, и этот разрыв увеличивается, — охарактеризовал ситуацию и.о. начальника управления транспорта Приморского края Евгений Павлюк. — Во Владивостоке из-за перегрузок единственной магистрали в дневное время закрыто движение для магистральных контейнеровозов. Во всем крае существует всего 35 км дорог, отвечающих требованиям, предъявляемым к международным транзитным магистралям. Схожая ситуация и в порту Восточный, где единственная автодорога не отвечает современным требованиям к грузоперевозкам масштаба этого порта.

По его словам, выход видится в реализации Транспортной стратегии страны и федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России на 2002 – 2010 годы», связанной с созданием интермодальных транспортно-логистических терминалов. Продвижение идей о необходимости перевода транспортной системы России от существующей «лучевой» системы к сети в виде «транспортной сетки» показывает, что ни железная дорога как таковая, ни Транссиб как магистраль не являются единственными локомотивными звеньями развития транспорта страны. Такими звеньями являются транспортные узлы! Именно они обеспечивают

работу всей транспортной сети, включая транспортные коридоры.

— И в Приморском крае транспортные узлы должны базироваться на развитии транспортной системы с максимальным использованием потенциала ключевых портов, — подчеркнул Евгений Павлюк.

Сегодня, по словам директора Департамента международного сотрудничества и туризма Приморского края Германа Зверева, типичной является ситуация, когда готовые к отправке контейнеры не грузятся на платформы из-за отсутствия последних. В то же время на ближайших станциях в ожидании контейнеров стоят порожние платформы. Связано это с тем, что экспедиторы заключают договоры с конкретными владельцами подвижного состава и платформы ждут именно «свои» контейнеры. И под погрузку «чужих» не подаются. После создания транспортно-распределительных центров возможна организация единого диспетчерского центра, который будет заключать договоры с владельцами подвижного состава, освободив от этой работы экспедиторов, и обеспечивать своевременный вывоз контейнеров, не допуская простоев дефицитных фитинговых платформ.

Причем логистические центры должны иметь достаточно широкие полномочия. Отсюда необходимо управлять грузопотоками, следующими в морские порты по железной дороге, увязывать технические возможности морских портов и железнодорожных перевозчиков, обеспечивать эффективную перевалку грузов в портах без длительного простоя вагонов на подходах к ним в ожидании выгрузки и т.д. Центры могут представлять интересы всех видов транспорта и перевозчиков, участвующих в смешанной перевозке, учитывать интересы инвесторов портов, региональный аспект, а также разрабатывать перспективные направления развития портов и транспортной инфраструктуры региона в целом.

ТЯЖЕЛАЯ ДУМА О ГРУЗАХ

Но, как говорится, пока двое спорят, третий дело сделает. По данным Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ESCAP) к 2015 году объем контейнеров, отправляемых из Кореи и Японии, превысит 61 млн. в 20-футовом исчислении. По подсчетам японского Института экономических исследований Северо-Восточной Азии (ERINA), объем контейнерных перевозок между Европой и Азией так же имеет тенденцию к росту. И если в 2002 году он составлял 15% от общего мирового контейнеропотока, то к 2015 году суммарный годовой объем контейнерных грузов, отправляемых только из Кореи и Японии в Европу, ожидается на уровне более 9 млн. тонн (из Кореи — 4,8 млн. т, из Японии — 4,2 млн. т).

▶ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ, ЧТОБЫ ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЛОГИСТИКИ, ЧТОБЫ ЛУЧШЕ ЗАРАБОТАЛ ТРАНССИБ, НУЖНО СНОВА ВЕРНУТЬСЯ К «ТРАНСПОРТНЫМ УЗЛАМ» И «ЗАСЕДАНИЯМ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА»

– Активная деятельность наших китайских соседей по развитию сети транспортных коридоров (параллельно Транссибу) представляет серьезную угрозу для Дальневосточной железной дороги, связанную со значительным уменьшением объемов контейнеропотока, вплоть до его полного прекращения, – подчеркнул директор департамента международного сотрудничества и туризма Приморского края. – Морской путь остается только из Японии. А Корея планирует полностью переключиться на сухопутный маршрут.

И, по его мнению, эти планы имеют реальные основания в свете договоренности между премьер-министрами Республики Корея и КНДР в Сеуле о начале в 2008 году совместных железнодорожных перевозок. По протяженности самыми короткими маршрутами для корейского и японского транзита являются коридоры 2 и 3 (менее 11 тыс. км) с выходом на Транссиб через станцию Забайкальск. Несмотря на то, что в этом случае Транссиб в значительной степени вовлекается в перевозочный процесс, для ДВЖД этот грузопоток оказывается практически потерянным. В несколько лучшей ситуации находятся порты Дальнего Востока. Но без совершенствования работы контейнерных терминалов и технологии перевозок можно лишиться

и японского транзита, так как из Японии в Корею есть паромная переправа на Пусан. А далее – прямой путь по железной дороге.

– Среднее время нахождения контейнеров в порту Находка-Восточная составляет 10 суток. Среднее время нахождения платформ с контейнерами под накоплением на состав – 3 суток. Время в пути – в среднем 10–12 суток. Итого в среднем 25 суток. А морем – 45 суток. Так почему же нет контейнеров? – рассуждает Герман Зверев и сам же отвечает: – В логистике нет принципа «быстро», есть принцип «точно в срок». А при перевозке через всю Россию зарубежным отправителям приходится оперировать средними цифрами. Моряки же гарантируют точную доставку.

Зверев подчеркнул, что уже поднимается вопрос о разработке закона «О транзите», в котором помимо прочего должны быть установлены конкретные сроки нахождения контейнеров на разных этапах транспортировки.

Итак, традиционный вопрос: кто виноват – порты или железная дорога? – в том, что грузы не приходят в срок к получателям, все еще остается открытым. И тем временем, пока «дочки», «матери» и все заинтересованные лица будут это выяснять, азиатская «золушка» очень даже успеет превратиться в богатую красавицу. МЭ

В ЛОГИСТИКЕ

НЕТ ПРИНЦИПА

«БЫСТРО»,

ЕСТЬ ПРИНЦИП

«ТОЧНО В СРОК».



ОТКРЫТОЕ СТРАХОВОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

УАКОР Я ЯКОРЬ

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

Страхование всех рисков при перевозке грузов

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

КОМУ ГЛОТАТЬ ПЫЛЬ ПО ДОРОГАМ?

стр. 20-25

04

МЭ

№ 06 (59) 2007



ДОРОЖНЫЕ ТРАТЫ РАСТУТ ГОД ЗА ГОДОМ. ПО СЛОВАМ РУКОВОДИТЕЛЯ РОСАВТОДОРА ОЛЕГА БЕЛОЗЕРОВА, В 2007-м ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ ПОЛУЧИЛА 250 МЛРД. РУБ., В 2008-м ИЗ СРЕДСТВ БЮДЖЕТА И ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА ЕЙ ДОСТАНЕТСЯ УЖЕ БОЛЕЕ 330 МЛРД. БОЛЕЕ ТОГО, В ЛОНДОНЕ ПРЕДСТАВЛЕН ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ СРЕДСТВ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИТОРОВ. И ВСТРЕЧЕН ОН С БОЛЬШИМ ИНТЕРЕСОМ. ТО ЕСТЬ, ПО ЛОГИКЕ, ДОРОГИ ДОЛЖНЫ ПЕРЕСТАТЬ БЫТЬ ПЫЛЬНЫМИ. НО ФАКТЫ, ПРИВЕДЕННЫЕ СЧЕТНОЙ ПАЛАТОЙ РФ, СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ ОБ ОБРАТНОМ.

Текст: Елена ПОЛУЯН

→ **ФАКТ:** Недавно на трассе Пермь – Березники в 78 км севернее Перми столкнулись вахтовый автобус, перевозивший рабочих «Лукойла», и автокран «МАЗТ». Дорожно-транспортное происшествие произошло в тот момент, когда автокран спускался с горы. «На скользком спуске кран развернуло, и он снес при столкновении крышу автобуса. Людей буквально разбросало по дороге, по полю», – рассказывали в пермском МЧС. В результате три человека погибли на месте, трое скончались в больнице. Как заявил заместитель начальника управления Государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) ГУВД Пермского края Анатолий Залюга, одной из сопутствующих причин аварии стало плохое состояние дорожного покрытия.

▶ ДВА ГОДА НАЗАД

НА ДОРОГАХ

ОБЩЕГО ПОЛЬ-

ЗОВАНИЯ РОС-

СИЙСКОЙ ФЕДЕ-

РАЦИИ

ПРОИЗОШЛО 223342 ДТП, В ТОМ ЧИСЛЕ ПО ПРИЧИНАМ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОГО ИХ СОСТОЯНИЯ, НАЗВАННЫМ КАК СОПУТСТВУЮЩИЙ ФАКТОР, – 53289.

Рост дорожно-транспортных происшествий, виной которых становятся дорожные условия, зафиксирован уже давно. Два года назад на дорогах общего пользования Российской Федерации произошло 223342 ДТП, в том числе по причинам неудовлетворительного их состояния, названным как сопутствующий фактор, – 53289. Эти цифры составили 107,1% и 104,9% к уровню 2004 года. В дорожно-транспортных происшествиях погибло 8547 человек, ранено 65216 человек. Такие данные были обнародованы в недавнем отчете Счетной палаты РФ «О результатах контрольного мероприятия «Аудит эффективности использования бюджетных средств, выделенных на финансирование до-

рожного хозяйства в Ленинградской, Тюменской областях и Республике Татарстан». Аудит проводился по плану работ 2006 года, документы утверждены и направлены в соответствующие инстанции в 2007-м.

Как отмечено в отчете, «от уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог зависит повышение качества жизни населения, решение задач экономического развития регионов и России в целом». Действительно, истина непреложная, всем понятная. Так что дело за малым: претворить намеченное в жизнь. Тем более что и планы есть, и методы их реализации определены. Вот только выводы Счетной палаты звучат неутешительно: «реализация I этапа подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» показала, что основные программные мероприятия не исполнены. И при сохранении существующих объемов ежегодного ввода территориальных дорог (2,1 тыс. км) установленный подпрограммой показатель на 2005 год (573 тыс. км) может быть достигнут только через 18 лет». Так что воз проблем и ныне не может благополучно спуститься по обледелой дороге. О скользких путях решения поставленных задач эксперты говорят конкретно.

ПЛАНОВ ГРОМАДЬЕ

– Для России современная и передовая транспортная инфраструктура – это поистине дорога в будущее, – заявил на Госсовете в Красноярске Владимир Путин.



СНЕГ ИДЕТ, А МЫ ДОРОГИ ДЕЛАЕМ

По его словам, она имеет стратегическое значение для экономического роста и качественного перехода к инновационному пути развития.

И слова президента не расходятся с планами. По оценкам Минтранса, инвестиции в развитие транспортной системы до 2030 года прогнозируются в размере 4,8% ВВП, в том числе общегосударственные и региональные средства – в размере 2,2% ВВП. Остальное должен оплатить частный бизнес. При этом доля транспорта в ВВП составит примерно 4 трлн. рублей. Основой для разработки стратегии стала федеральная целевая программа (ФЦП) «Развитие транспортной системы России в 2010–2015 годах». Глава Минфина Алексей Кудрин сообщил, что максимальный объем финансирования этой ФЦП предполагает увеличение расходов бюджета на 75% уже к 2010 году. Однако окончательные параметры ФЦП будут согласованы к маю 2008 года.

На недавней презентации в Лондоне проекта развития транспортной системы в России с привлечением средств частных инвесторов глава Минтранса Игорь Левитин напомнил, что впервые за последние 16 лет Россия заявила о своем намерении инвестировать крупные финансовые средства в развитие транспортной инфраструктуры.

– Речь идет о государственной программе раз-

вития транспорта до 2030 года, – отметил министр. – Проект с применением механизма государственно-частного партнерства в этой государственной программе занимает существенное место.

Презентация, которая прежде всего была рассчитана на западных инвесторов, собрала в британской столице весьма представительный состав докладчиков. Помимо представителей Минтранса в ней приняли участие глава Федерального дорожного агентства (Росавтодор) Олег Белозеров, заместитель председателя Внешэкономбанка Анатолий Балло, а также представители европейских банковских и инвестиционных структур. Среди предлагаемых для инвестиций проектов: строительство скоростной автомобильной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом, сооружение скоростного 47-километрового участка автодороги «Западный скоростной диаметр» в Северной столице и ряда платных дорог.

Иностранцы воодушевились. Представитель Европейского инвестиционного банка – органа, основанного Европейским союзом для содействия развитию, интеграции и сотрудничеству путем предоставления инвестиционных средств, Марк Лейстнер сказал, что его организация намерена участвовать в работе по расширению дорожных сетей России.

ПРИ СОХРАНЕ-
НИИ СУЩЕСТВУ-
ЮЩИХ ОБЪЕМОВ
ЕЖЕГОДНОГО

ВВОДА ТЕРРИТО-
РИАЛЬНЫХ
ДОРОГ
ПЛАНОВЫЙ
ПОКАЗАТЕЛЬ
МОЖЕТ БЫТЬ
ДОСТИГНУТ
ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ 18
ЛЕТ».



КАЧЕСТВО ПРЕЖДЕ ВСЕГО

→ — Мы полагаем, что можем внести достойный вклад в развитие российских проектов частно-государственного партнерства. И очень надеемся, что поможем построить скоростную магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом, — отметил Лейстнер. Да, в различного рода проектах, программах, подпрограммах у нас недостатка нет! Самое интересное, как оказалось, нет недостатка даже в средствах, выделяемых на осуществление министерских замыслов. Есть только один неизбежный вопрос: где эти деньги?

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
ЕВРОПЕЙСКОГО
ИНВЕСТИЦИОН-
НОГО БАНКА**

СКАЗАЛ, ЧТО ЕГО
ОРГАНИЗАЦИЯ
НАМЕРЕНА УЧА-
СТВОВАТЬ В РАБО-
ТЕ ПО РАСШИРЕ-
НИЮ ДОРОЖНЫХ
СЕТЕЙ РОССИИ.

Что-то можно посчитать уже сейчас. К примеру, федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.» ждали, на нее возлагали большие надежды. И вот они начали претворяться... Программа имеет конкретную цель — снижение числа погибших при ДТП хотя бы в 1,5 раза по сравнению с 2004 годом. Заказчик, разработчик и контролер — очень по-нашему, три в одном: МВД РФ. Бюджетное финансирование ФЦП серьезное — 52,7 млрд. руб. Деньги начали расходовать по уму: прежде всего мониторинг! И конто-

ра пошла писать. Во-первых, «Проведение научных исследований, направленных на изучение возможности адекватного реагирования водителей на дорожную обстановку под воздействием внешних световых и звуковых раздражающих факторов». На это выделено 13 млн. руб. Во-вторых, «Проведение научных исследований нормативно-правового и методического обеспечения системы повышения квалификации и профессионального мастерства водителей» — 23 млн. руб. В-третьих, «Научная разработка методов профессионального тренинга для водителей» — 33 млн. руб. Жалкие 2 млн. руб. на «Исследование и научное обоснование необходимости оборудования транспортных средств контрольными устройствами регистрации времени труда и отдыха (тахографами) водителей автобусов» уже не впечатляют. Итоги этой федеральной программы еще предстоит подводить. Но сколько уже вполне отработанных решений: государственных, региональных, местных...

Возвращаемся к отчету Счетной палаты. Вслед за федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848, была разработана подпрограмма «Автомобильные дороги». А дальше — областной уровень: в Республике Татарстан «Программа развития и совершенствования сети автомобильных дорог Республики Татарстан до 2005 года» (26047,3 млн. рублей), целевая программа «Совершенствование и развитие автомобильных дорог Ленинградской области до 2010 года с прогнозом на 20-летний период» (4299,44 млн. рублей), распоряжение правительства Тюменской области «О разработке областных целевых программ», ОЦП «Основные направления градостроительной политики и жилищного строительства в Тюменской области на 2006-2008 годы» и ее подпрограмма «Основные направления развития дорожного хозяйства на 2006-2008 годы» и т.д. и т.п. Их результаты уже ясны.

**БЕЗ РУЛЯ, ВЕТРИЛ
И ЧЕТКИХ КРИТЕРИЕВ**

По оценке, данной органами управления автомобильными дорогами субъектов Российской Федерации, «территориальная сеть дорог находится в неудовлетворительном состоянии»:

- от 60 до 70% протяженности автомобильных дорог требует ремонта;
- не обеспечен круглогодичный проезд транспорта, особенно с большими осевыми нагрузками;
- значительная часть мостовых сооружений по своим габаритам и техническому состоянию

не соответствует параметрам движущихся по ним транспортных средств и не обеспечивает безопасный пропуск автомобилей большой грузоподъемности.

Кроме того, объем недоремонта по состоянию на конец 2005 года увеличился по сравнению с 2002 годом:

– на федеральной сети дорог: Российская Федерация – в 1,5 раза, Республика Татарстан – в 1,6 раза, Ленинградская область – в 1,6 раза, Тюменская область – в 1,9 раза;

– на территориальной сети дорог: Республика Татарстан – в 1,4 раза, Ленинградская область – в 22,2 раза, Тюменская область – в 1,3 раза.

Вывод Счетной палаты категоричен: «на федеральных дорогах по критерию результативности, определяемому объемами недоремонта автомобильных дорог к объему финансирования дорожных работ, имеется устойчивая тенденция роста указанного показателя». Во всех проверяемых субъектах Российской Федерации потребность в проведении капитального ремонта и восстановлении дорожного покрытия ежегодно увеличивалась. На территориальных дорогах наихудший показатель у Ленинградской области (22,2 раза). У других положение дел ненамного лучше. При этом известно, ситуация, при которой автомобильные дороги не ремонтируются более 10 лет, «приводит к необратимому разрушению дорожных покрытий и утрате государственного имущества».

Но ведь деньги-то на строительство и реконструкцию автомобильных дорог государством выделялись! За период с 2002 по 2005 год на дорожное хозяйство направлены: в Республику Татарстан – 20583,1 млн. рублей, в т. ч. из федерального бюджета – 5688,0 млн. рублей, в Ленинградскую область – 6141,55 млн. рублей (из федерального бюджета – 1462,77 млн. рублей), в Тюменскую область – 31921,79 млн. рублей (из федерального бюджета – 1541,04 млн. рублей). И все эти средства были потрачены. Другое дело как, куда и каким образом?

ФАКТ. В Тюменской области через транспортную развязку при пересечении с автомобильной дорогой «Подъезд к г. Тюмени от автодороги «Байкал» администрация Тюмени решила провести тепломагистраль. В результате разобрали земляное полотно на съездах, уже готовых к устройству дорожной одежды. А при выполнении работ по снятию растительного слоя повредили не предусмотренную проектом и не обнаруженную при инженерных изысканиях теплотрассу. Ту, которую и нужно было переустроить.

А ведь на выполнение капитального ремонта автодороги был заключен контракт, и соответственно потрачено 11,12 млн. рублей. Правда, контракт с ОАО «Тюменьдорстрой» заключали без проведения конкурса. Но это уже отдельная тема.

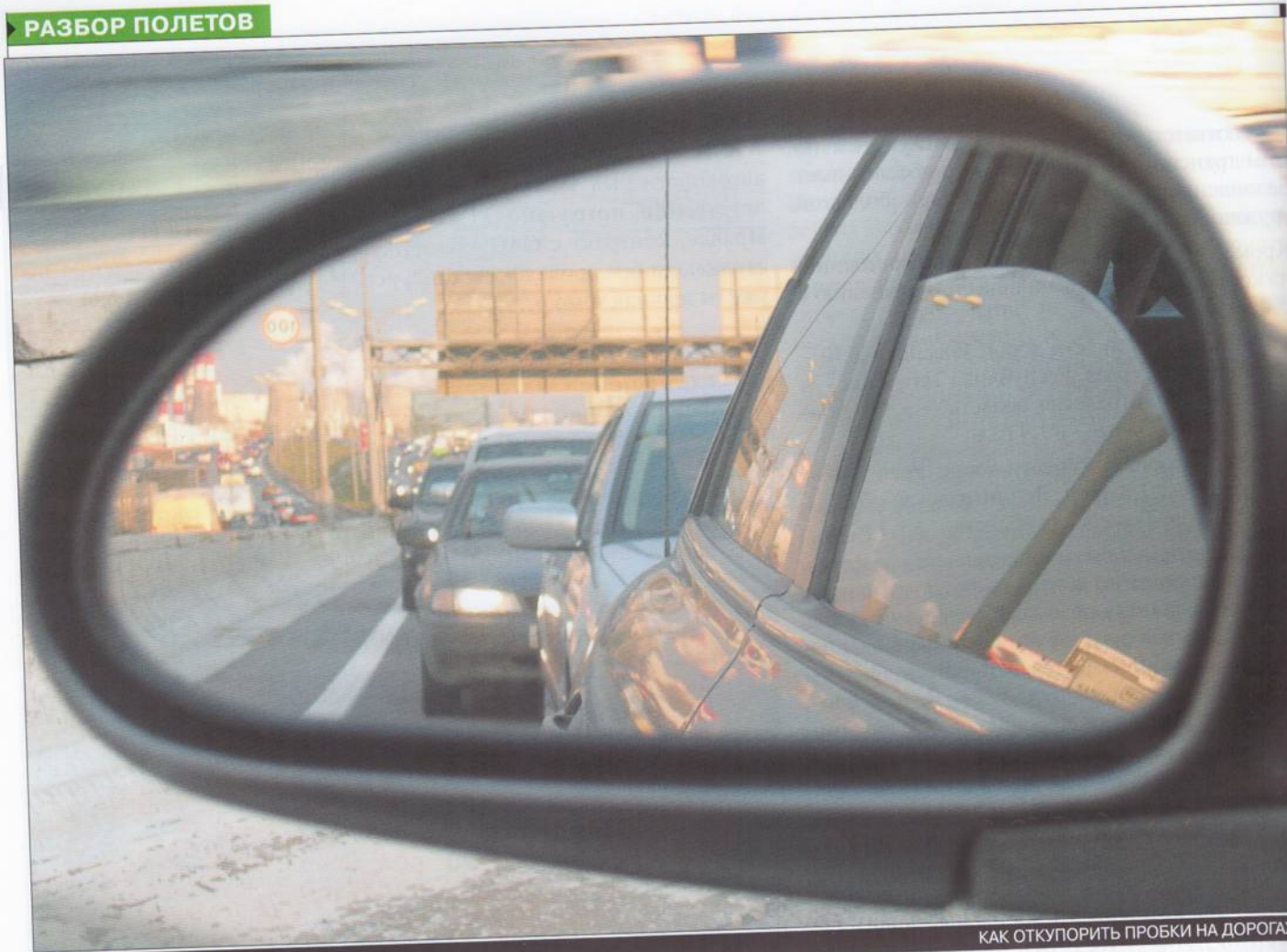
ФАКТ. В Республике Татарстан на строящейся автодороге Казань – Зеленодольск (участок Казань – поселок Залесный), профинансированной в 2005 году в сумме 141,1 млн. рублей (в том числе из средств федерального бюджета – 132,0 млн. рублей), не выполнены работы по устройству ограждений, съездов, освещению переходов, отделке и укреплению земляного полотна и искусственным сооружениям. Подрядной организацией ОАО «Каздорстрой» объект не сдан в эксплуатацию. Однако на всем протяжении (6,5 км) дороги транспорт едет. По автомобильной дороге Зеленодольск – Сафоново (финансирование в 2005 году составило 74,9 млн. рублей, в т. ч. из средств федерального бюджета – 73,6 млн. рублей) на участке протяженностью 5,1 км изменена конструкция дорожной одежды: основание из щебня заменено песком, стабилизированным цементом. И уже есть поперечные трещины по всей ширине проезжей части.

**СИТУАЦИЯ,
ПРИ КОТОРОЙ
АВТОМОБИЛЬ-
НЫЕ ДОРОГИ НЕ
РЕМОНТИРУЮТСЯ
БОЛЕЕ 10 ЛЕТ,**

«ПРИВОДИТ К НЕ-
ОБРАТИМОМУ
РАЗРУШЕНИЮ
ДОРОЖНЫХ
ПОКРЫТИЙ
И УТРАТЕ ГОСУ-
ДАРСТВЕННОГО
ИМУЩЕСТВА».



ПО ЗИМНИМ ДОРОГАМ НАВСТРЕЧУ СУДЬБЕ



КАК ОТКУПОРИТЬ ПРОБКИ НА ДОРОГАХ

→ Что ж, недоработки случаются. Везде есть место бесхозяйственности. Главное, вовремя расставить точки над «i». И наказать виновных. Есть нарушения, не уложились в определенные сроки — ударить по разгильдяям рублем! Но, по результатам проверки Счетной палаты, факты применения штрафных санкций к нарушителям договорных обязательств, кстати, предусмотренных контрактами, не обнаружены.

▶ РОСАВТОДОР И САМ УМЕНЬШАЛ ПОКАЗАТЕЛИ ВВОДА

МОЩНОСТЕЙ. ДЕЛАЛОСЬ ЭТО С ПОМОЩЬЮ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СОГЛАШЕНИЙ К СОГЛАШЕНИЯМ.

Зато определено, что субсидии, направленные субъектам Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог из средств федерального бюджета, выделялись «без четких критериев и при отсутствии единой методологической основы». В некоторых случаях (в Тюменской области) при отсутствии утвержденной целевой программы совершенствования и развития территориальных автомобильных дорог.

Так, Главтатдортрансу предоставлен бюджетный кредит в сумме 1060,0 млн. рублей, которым авансирована часть стоимости подрядных работ. Сумма аванса на объекте составила 57,3% от установленного годового лимита капитальных вложений, что на 27,3% выше нормы, определенной указанным постановлением

Правительства РФ. В Ленинградской области средствами федерального бюджета в сумме 50,49 млн. рублей были профинансированы объекты, не имеющие утвержденную проектно-сметную документацию. А в Тюменской области объекты принимались в эксплуатацию недоделками.

Более того, Росавтодор и сам уменьшал показатели ввода мощностей. Делалось это с помощью дополнительных соглашений к соглашениям. Между Росавтодором и администрациями субъектов Российской Федерации заключались документы о направлении в бюджет субъектов Российской Федерации субвенций на финансирование дорожного хозяйства в результате в 2005 году критерий экономности, определяемый отношением государственных средств к объемам дорожных работ был снижен в Республике Татарстан в 1,5 раза в Ленинградской области — в 2,5 раза.

ХУДОМУ КОШЕЛЬКУ ТРЕБУЮТСЯ ДЕНЬГИ

Как известно, потратить деньги с большим умом не всякому удастся. Особенно государственные! Аудиторы Счетной палаты говорят

этом на языке цифр. По критерию экономичности, который определяется отношением стоимости лотов к сумме государственных контрактов, заключенных по итогам конкурсных торгов, все проверяемые субъекты снизили эффективность. В Республике Татарстан такой показатель составил 100%, в Ленинградской области — 94,8%, в Тюменской — 99%.

Да что там эффективность! Подчас государственные контракты заключались органами управления автомобильными дорогами вообще без конкурсных процедур и разрешений территориальных органов Минэкономразвития России. В Тюменской области — на сумму 11,12 млн. рублей, в Ленинградской — на сумму 2,9 млн. рублей и в Республике Татарстан — на сумму 3004,96 млн. рублей (329 контрактов). Из средств бюджетов, выделенных на дорожное хозяйство в 2002-2005 годах, финансировались и объекты, не относящиеся к территориальным дорогам общего пользования. В Республике Татарстан на общую сумму 127,4 млн. рублей, в Ленинградской области — 1,15 млн. рублей, в Тюменской — 332,14 млн. рублей.

Зато проследить за тем, что непосредственно относится к дорожному хозяйству — за качеством выполняемых работ, дорожникам не удалось. Мнение специалистов фиксирует: «определяющий состав применяемого битума (ГОСТ 22245-90) не отвечает требованиям современного производства дорожных работ, так как не обеспечивает защиту от старения и контроль вязкости, которые в основном и определяют будущий износ асфальтобетонного покрытия». В Республике Татарстан испытание образцов асфальтобетона, применяемых филиалами ОАО ПРСО «Татавтодор», показало отклонения от нормативных требований. Допускались нарушения в технологиях укладки и уплотнения асфальтобетонных покрытий. В Тюменьавтодоре и Ленавтодоре отсутствовала собственная служба лабораторного контроля.

Назван и виновник бесхозяйственности — Росавтодор! Который «не уделял должного внимания вопросам повышения качества битумов». И вообще вывод звучит прямо-таки набатом: «не уделял внимания мероприятиям, повышающим эффективность использования государственных средств, направленных на дорожное хозяйство».

Справедливости ради надо сказать, что и налоговая политика отнюдь не способствовала развитию материальной базы дорожников. Изменения в налоговом законодательстве привели к снижению доходов территориальных дорожных фондов субъектов Российской

Федерации. Конкретнее, доходы ТДФ (без прочих доходов и ассигнований из бюджетов субъектов Российской Федерации) в 2005 году составляли: в Татарстане — 1977,4 млн. рублей (53,1% по сравнению с 2002 годом), в Ленинградской области — 1097,1 млн. рублей (87,7%) (более того, во исполнение Федерального закона ТДФ здесь ликвидирован с 1 января 2005 года), в Тюменской области — 1125,5 млн. рублей (80,6%).

И в результате после всех предпринятых мер и вложения средств, после воплощения в жизнь всех программ и подпрограмм с 2002 по 2005 год в Российской Федерации показатель результативности автодорог ежегодно снижался. К концу 2005 года он составил 37,2%, что на 0,9% ниже показателя 2004 года (критерий определяется долей протяженности федеральных автомобильных дорог к общей протяженности дорог).

В то же время вступил в силу первый в России закон о дорогах. Он дает право пешеходам и автомобилистам требовать от дорожников возмещения ущерба, причиненного их здоровью и имуществу вследствие нарушения правил ремонта трассы.

Как отметил руководитель Росавтодора Олег Белозеров, принятия этого закона дорожники ждали. «Вплоть до сегодняшнего дня дорожное хозяйство, в котором в нашей стране занято более 750 тысяч человек, оставалось единственной отраслью, не имеющей своего базового закона», — пояснил он.

Фактически все годы отрасль регулировалась лишь массой разрозненных подзаконных актов. Да и те устарели. Закон распространяет свое действие на все автомобильные дороги России, которые по форме собственности теперь подразделяются на государственные, муниципальные и частные. Для себя дорожники считают фундаментальным требование о полном финансировании содержания автодорог в соответствии с нормативами. Также документ регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог на платной основе. Это даст толчок к повышению их инвестиционной привлекательности.

Повысить бы еще привлекательность дорожную! А то дороги сами по себе, а кошелек Автодора — особая забота. И инвесторам удочка приготовлена. Заглотнут — не заглотнут? Покажет время. Да и не всем нам ездить по частным дорогам. А при способности отечественных дорожников наводить порядок в своем хозяйстве, похоже, пыль по дорогам, гололед по взгоркам, ухабы да ямы еще надолго останутся неотъемлемым атрибутом российских путей сообщения.

МЭ

РОСАВТОДОР

«НЕ УДЕЛЯЛ

ВНИМАНИЯ

МЕРОПРИЯТИЯМ,

ПОВЫШАЮЩИМ

ЭФФЕКТИВ-

НОСТЬ ИСПОЛЬ-

ЗОВАНИЯ ГОСУ-

ДАРСТВЕННЫХ

СРЕДСТВ,

НАПРАВЛЕННЫХ

НА ДОРОЖНОЕ

ХОЗЯЙСТВО».



ЦЕНТРАЛЬНОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

КТО НЕ РИСКУЕТ, ТОТ НЕ ПОПАДЕТ В СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

стр. 27-31

05

МЭ

№ 06 (59) 2007

-С

УЖЕ ОПРЕДЕЛЕНО И ЗАКРЕПЛЕНО В КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ЧТО ЛУЧШЕ ВСЕГО ДЛЯ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА И, КСТАТИ, В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ СТАНДАРТАМИ, «МИНИМАЛЬНОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО» ТАМОЖНИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. А ЭТО ЗНАЧИТ СОБЛЮДЕНИЕ ПРИНЦИПОВ ВЫБОРОЧНОСТИ И ДОСТАТОЧНОСТИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ, ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ. ИМЕННО ОБ ЭТОЙ СИСТЕМЕ, ЕЕ ВОЗМОЖНОСТЯХ И МЕТОДАХ ПРИМЕНЕНИЯ НАША БЕСЕДА С ПЕРВЫМ ЗАМЕСТИТЕЛЕМ НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ТАМОЖЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ПО ТАМОЖЕННОМУ КОНТРОЛЮ СЕРГЕЕМ ПРУСОВЫМ.

Текст: Елена ПОЛУЯН

– Сергей Николаевич, таможенные органы должны «уменьшить вмешательство» в деятельность участников внешнеэкономической деятельности. Но ведь система управления рисками именно вмешивается...

– Здесь логика простая: лучше вовремя вмешаться, расставить точки над «i» и, таким образом, избавить многих добросовестных участников ВЭД от дополнительных временных затрат при таможенном контроле. Помимо профилей риска, издаваемых ФТС России, Центральному таможенному управлению делегированы полномочия по изданию срочных профилей риска. Такая работа началась еще 2005 году. В соответствии с приказом ФТС России «О проведении эксперимента в регионе деятельности Центрального таможенного управления» на базе отдела координации и применения системы управления рисками службы организации таможенного контроля управления был образован Региональный центр анализа и применения системы управления рисками.

Исходя из полученных результатов, ФТС России не раз отмечала положительную профилактическую роль срочных профилей рисков, по сути направленных на «вскрытие» возможных схем недостоверного декларирования и устранение предпосылок к их возникновению.

Проведение эксперимента было обусловлено тем, что в результате анализа деятельности таможенных органов с момента вступления в силу действующего Таможенного кодекса РФ и в рамках существующей нормативной базы был выявлен ряд существенных проблем, требующих принципиально нового решения. Дело в



СЕРГЕЙ ПРУСОВ, заместитель начальника Центрального таможенного управления по таможенному контролю

том, что действующая модель системы управления рисками не в полной мере соответствовала требованиям текущего момента по обеспечению надлежащего таможенного контроля и достоверности декларирования.

Основным преимуществом эксперимента явилось сокращение административной цепочки согласований на разных уровнях решений по изданию срочных профилей риска. Таким образом, значительно повысилась оперативность. В среднем для подготовки и принятия необходимых решений руководством управления, а также направления срочных профилей риска в таможенную службу требуется не более часа.

Практическая деятельность Регионального центра продолжается по настоящее время. Функционирование в режиме эксперимента обеспечило определенную свободу действий при осуществлении аналитической работы, разработке и применении программных средств.

В СРЕДНЕМ
ДЛЯ ПОДГОТОВКИ И ПРИНЯТИЯ НЕОБХОДИМЫХ РЕШЕНИЙ РУКОВОДСТВОМ УПРАВЛЕНИЯ, А ТАКЖЕ НАПРАВЛЕНИЯ СРОЧНЫХ ПРОФИЛЕЙ РИСКА В ТАМОЖНУЮ ТРЕБУЕТСЯ НЕ БОЛЕЕ ЧАСА.

→ СПРАВОЧНО

Согласно Киотской конвенции, Управление рисками – это основной базисный принцип современных методов таможенного контроля. Этот метод позволяет оптимально использовать ресурсы таможенных органов не уменьшая эффективности таможенного контроля, и освобождает большинство участников внешнеэкономической деятельности от излишнего бюрократического контроля. Процедуры, основанные на управлении рисками, позволяют контролировать производство таможенного оформления на участках, где существует наибольший риск, давая возможность основной массе товаров и физических лиц сравнительно свободно проходить через таможню. Управление рисками осуществляется посредством применения профилей риска. Профиль риска – это совокупность сведений об области риска, индикаторов риска, а также указания о применении необходимых мер по предотвращению или минимизации риска.

→ Всего с августа 2005 года по октябрь 2007 года подготовлено и направлено в таможни 2242 срочных профиля риска и 791 ориентировка, по результатам обработки которых возбуждено 471 дело об административных правонарушениях по выявленным фактам недостоверного декларирования и 17 уголовных дел, а также взыскано штрафов по делам об административных правонарушениях на сумму более 34 миллионов рублей. По результатам корректировок таможенной стоимости довыскано таможенных платежей на сумму более 46 миллионов рублей.

▶ ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ РАСЧЕТАМ, ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРИРОСТ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ПОСЛЕ ПРИМЕНЕНИЯ СРОЧНЫХ ПРОФИЛЕЙ РИСКА ЗА ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕРИМЕНТА СОСТАВИЛ 1,6 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ.

– И какой была реакция участников ВЭД на новый порядок вещей?

– Большое значение имело для применения системы управления рисками вносит ее латентная составляющая. Здесь речь именно о правах участников ВЭД.

Так, декларант в ряде случаев использует свое право на проведение предварительного осмотра с использованием статьи 127 Таможенного кодекса Российской Федерации. Их количество до подачи ГТД с 2005 года значительно возросло и составило по данным таможен: в 2005 году – 6, в 2006 году – 93, за неполный 2007 год – 119.

В 2006 году из 93 предварительно осмотренных партий в 40 случаях товар был продекларирован в товарных позициях, имеющих более высокие ставки таможенного налогообложения, или с таможенной стоимостью выше, чем заявлено ра-

нее в товаротранспортных и товаросопроводительных документах. В 2007 году таких случаев зафиксировано уже 56.

По предварительным расчетам, дополнительный прирост таможенных платежей после применения срочных профилей риска за время проведения эксперимента составил 1,6 миллиарда рублей. На каждый изданный управление срочный профиль риска доходность составляет около 35 тысяч рублей. На каждую ориентировку – более 9 тысяч рублей.

Наблюдается и тенденция роста количества выявленных нарушений таможенного законодательства, увеличение суммы довысканных таможенных платежей. Эффективность применения срочных профилей риска в текущем году по сравнению с 2005 годом выросла практически в два раза. Только по фактам возбуждения дел об административных правонарушениях эффективность срочных профилей риска составляет 28%.

За период с 2005 года по настоящее время вскрыты схемы недостоверного декларирования товаров с использованием в качестве товаров «под прикрытия»: «пиво под видом минеральной воды», «подшипники качения под видом подшипников скольжения», «кофе растворимый под видом экстрактов и концентратов кофе», «мебель из металла под видом металлоконструкций», «перчатки хирургические под видом хозяйственных» и некоторые другие.

– Как строится работа по системе управления рисками?

– Существует приказ Управления № 101 «О работе с проектами срочных профилей риска» соответствии с ним существенно расширились возможности регионального центра, активировалась аналитическая работа таможен и изменение ее результатов при создании проектов срочных профилей риска.

На основании проектов срочных профилей риска, подготовленных таможнями, был разработан 851 срочный профиль риска, по результатам которых возбуждено 177 дел об административных правонарушениях и 6 уголовных дел, взыскано штрафов по делам об административных правонарушениях на сумму около 8 миллионов рублей. В результате корректировок таможенной стоимости довыскано таможенных платежей на сумму около 23 миллионов рублей.

Отмечу, что наибольшую активность в разрыве проектов срочных профилей риска в течение 2007 года проявляли Шелковская, Московская западная, Московская северная, Подольская, Ногинская таможни.

В течение 2007 года основное внимание при ведении контроля таможенного оформления уделялось анализу баз данных оформленных с целью получения «истории товара» и «исходника ВЭД» по следующим параметрам:

→ СПРАВОЧНО

Профили риска бывают:
В зависимости от региона применения:

- * общероссийскими
- * региональными
- * зональными

В зависимости от срока действия:

- * краткосрочными,
- * среднесрочными,
- * долгосрочными,
- * постоянными.

Также применяются срочные профили риска, предназначенные для осуществления таможенного контроля в отношении отдельной партии товаров.

- разница веса брутто/нетто товаров,
 - стоимость товаров,
 - средний платеж за 1 килограмм товара,
 - изменение номенклатуры оформляемых товаров применительно к конкретному получателю и др.
- Эти параметры анализировались в динамике.

Также в настоящее время особое внимание уделяется организации взаимодействия между подразделениями и службами управления в части аналитической работы и информационного взаимодействия. Для решения задачи в феврале 2007 года был издан приказ управления № 72 «Об организации аналитической работы и информационного взаимодействия между структурными подразделениями управления при реализации системы управления рисками», утвердивший регламент организации аналитической работы и структуру информационного обмена.

В сентябре 2007 года по решению управления всем таможенным постам в регионе деятельности предоставлен доступ к данным информационным таблицам с целью использования информации при применении «интуитивных» профилей риска.

Кроме повышения качества обмена информацией, дальнейшее совершенствование работы центра напрямую связано с обеспечением возможности автоматизированного анализа и оценки риска по каждой перемещаемой партии товаров в режиме, максимально приближенном к реальному времени. Разработка и внедрение в работу системы балльной оценки рисков позволит эффективно дополнить метод экспертной оценки рисков и расширит возможности по их выявлению в автоматизированном режиме. Появится возможность не только генерировать меры таможенного контроля, но и более рационально распределять имеющиеся ресурсы, сконцентрировав внимание на наиболее рискованных партиях товаров.

– Нашел ли применение опыт работы центра в других региональных таможенных управлениях?

– Основываясь на результатах, полученных региональным центром управления, ФТС России приняло решение о распространении нашего опыта на Северо-Западное таможенное Управление с ноября 2006 года. Будучи открытыми для обмена опытом с коллегами мы поделились с Северо-Западным таможенным управлением информацией о результатах эксперимента.

За время работы регионального центра в Северо-Западном таможенном управлении было подготовлено и утверждено 355 срочных профилей риска, по результатам применения которых вынесено 122 определения о возбуждении дел об административных правонарушениях, возбуждено 64 уголовных дела. По корректировкам таможенной стоимости доначислено 6,6 млн. руб-



КАШИРСКИЙ ПОСТ МОСКОВСКОЙ ЮЖНОЙ ТАМОЖНИ

лей. Эффективность применения срочных профилей риска в Северо-Западном таможенном управлении составляет 65%.

– Эффективность выше, чем в ЦТУ...

– Успешная работа наших соседей обусловлена тем, что в качестве источников информации для разработки срочных профилей риска, кроме баз данных ГТД и таможенного транзита, в значительной мере используется информация, поступающая из правоохранительного блока таможен. Считаю, что нам также следует уделить большее внимание получению и использованию сведений по линии Центральной оперативной таможни.

Значительным резервом повышения эффективности работы является регулярный взаимообмен информацией между региональными центрами Северо-Западного и Центрального таможенных управлений.

Основа такого взаимодействия была заложена в июне 2001 года на первом совместном заседании коллегий Центрального и Северо-Западного таможенных управлений. В апреле 2005 года управлениями был утвержден протокол об информационном сотрудничестве, которым предусмотрен обмен различной информацией по таможенному оформлению, нарушителях таможенного законодательства.

В рамках взаимодействия обмен информацией осуществлялся и до утверждения совместного протокола. Такие мероприятия позволили обес-

НА ОСНОВАНИИ
ПРОЕКТОВ СРОЧ-
НЫХ ПРОФИЛЕЙ
РИСКА, ПОДГО-

ТОВЛЕННЫХ ТА-
МОЖНЯМИ, БЫЛ
РАЗРАБОТАН 851
СРОЧНЫЙ ПРО-
ФИЛЬ РИСКА, ПО
РЕЗУЛЬТАТАМ КО-
ТОРЫХ ВОЗБУЖ-
ДЕНО 177 ДЕЛ ОБ
АДМИНИСТРА-
ТИВНЫХ ПРАВО-
НАРУШЕНИЯХ И 6
УГОЛОВНЫХ ДЕЛ.

→ печить таможенные органы Северо-Западного и Центрального таможенных управлений оперативной и статистической информацией.

В настоящее время в рамках взаимодействия и с целью исключения «перетекания» товаров организован ежеквартальный обмен информацией о фактах изменения товаропотоков в значительных объемах, о выявленных новых областях риска, о фактах недостоверного декларирования товаров, выявленных при выдаче разрешения на ВТТ при направлении товаров в таможенные органы Центрального таможенного управления.

Думаю, было бы важно в дальнейшем рассмотреть вопрос с участием представителей ФТС России, Центрального и Северо-Западного таможенных управлений о координации деятельности региональных центров и перспектив их работы с учетом создания Центра анализа рисков в структуре ФТС России.

Уже сегодня элементы технологии, применяемой в Региональном Центре анализа и применения системы управления рисками Центрального таможенного управления, были распространены приказом № 1231 ФТС России на все региональные таможенные управления.

Однако следует обратить внимание на тот факт, что Центральному таможенному управлению не предоставлено права использовать некоторые меры по минимизации рисков, поэтому в ФТС России были направлены предложения о предоставлении управлению права применения всех мер по минимизации рисков, указанных в данном приказе.

– Насколько сложно в техническом плане обеспечение работы СУР?

– На сегодняшний день в фонде алгоритмов, доводимых ФТС России, отсутствует программное средство, позволяющее эффективно проводить анализ рисков на уровне РТУ и таможни. Поэтому, в ходе эксперимента отработывались различные методики ведения анализа и технические решения.

В частности, принимая во внимание растущую потребность таможенных органов в применении современных технических средств таможенного контроля, в региональном центре была реализована возможность проведения таможенного досмотра товаров с применением средств удаленного видеонаблюдения.

В ходе опытной эксплуатации системы видеоконтроля на Ясеневском и Ленинском таможенных постах Московской западной таможни проведено 57 видеодосмотров в демонстрационном режиме и 16 таможенных досмотров в рабочем режиме. В результате было возбуждено 3 дела об административных правонарушениях.

При всех преимуществах использования удаленного видеонаблюдения действующая схема его

организации имеет ряд существенных недостатков как технического, так и технологического характера. Время, необходимое на проведение удаленного видеодосмотра, в несколько раз превышает время проведения таможенного досмотра традиционным способом.

В связи с этим появилась необходимость создания на серверах таможни архивов отсканированных товаротранспортных и товароспроводительных документов и видеозаписей результатов таможенных досмотров и осмотров. Такие видеоархивы могли бы содержать результаты осмотров рискованных партий до подачи ГТД и помещения товаров на СВХ, то есть тех случаев, когда таможенное обеспечение с грузовых отсеков транспортных средств снимается до прибытия сотрудников отдела применения системы управления рисками таможни или сотрудников управления с целью проведения осмотра до подачи ГТД, осуществления фитосанитарного, ветеринарного или других видов государственного контроля. Это позволит осуществлять дополнительный контроль в электронном виде без использования бумажных носителей. Считаю, что проводимая в ходе таможенного досмотра видеосъемка помешает недобросовестным участникам внешнеэкономической деятельности совершать неправомерные операции с товаром при его осмотре и выгрузке на склад.

Но существуют и пока не решенные проблемы. Так, при работе с модулем «Ориентировки», применяемом в таможнях Москвы, региональным центром используется техническая возможность программного средства блокировать таможенное оформление товарной партии по конкретной ГТД, поданной на рисковую поставку. Однако в процессе работы с данным модулем было выявлено, что заблокированная ГТД на товарную партию, в отношении которой был выставлен срочный профиль риска, может быть отозвана декларантом в порядке статьи 134 Таможенного кодекса РФ. И в дальнейшем рискованная поставка, бывает, заявляется по другой ГТД, под иным таможенным режимом, и применяемые меры по минимизации риска оказываются неэффективными. Подобный случай имел место на Очаковском таможенному посту Московской западной таможни. При этом после отзыва ГТД товарную партию поместили под таможенный режим «таможенный склад», а затем товар был выпущен для внутреннего потребления. В ходе проведения проверочных мероприятий по данной товарной партии была выявлена попытка недостоверного декларирования товара.

В заключение хотелось бы сказать, что Региональный центр в целом выполняет возложенные на него задачи и имеет высокую степень готовности к работе уже не в режиме эксперимента, а на постоянной основе.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ ПОЗВОЛИЛИ ОБЕСПЕЧИТЬ ТАМОЖЕННЫЕ ОРГАНЫ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО И ЦЕНТРАЛЬНОГО ТАМОЖЕННЫХ УПРАВЛЕНИЙ ОПЕРАТИВНОЙ И СТАТИСТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ.

МЭ международный ЭКСПЕДИТОР



Подписной индекс в каталоге

"Роспечать" на 2008 год:

полугодие – 47767,

годовой – 79196.



Адрес редакции:

105187, Москва,

Окружной проезд, 15

Тел./факс: (495) 366-62-66, 366-62-55

тел.: (495) 763-54-20

E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

www.morvesti.ru/exp/

ПРОБЛЕМЫ РЕШАЮТСЯ В СПОРАХ

стр. 32-34

06

МЭ

№ 06 (59) 2007



ДЕЛА ИДУТ, КОНТОРА ПИШЕТ, А БИЗНЕС-СООБЩЕСТВО СНОВА ОБСУЖДАЕТ ПРОБЛЕМЫ В ЦЕНТРАЛЬНОМ ТАМОЖЕННОМ УПРАВЛЕНИИ. ВОПРОС ЗА ВОПРОСОМ ИЩУТ И НАХОДЯТ СВОИ РЕШЕНИЯ НА ЗАСЕДАНИЯХ КОНСУЛЬТАТИВНОГО СОВЕТА: О ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ ПОСЛЕ ВЫПУСКА ТОВАРОВ, О ПОЛНОМОЧИЯХ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПРИ ЕГО ПРОВЕДЕНИИ, ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СТАНДАРТОВ БЕЗОПАСНОСТИ ВСЕМИРНОЙ ТАМОЖЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И ВНЕДРЕНИИ ИНСТИТУТА АВТОРИЗОВАННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОПЕРАТОРА»...

Текст: Елена ПОЛЯНСКАЯ

→ Дискуссия разворачивалась по каждому из вопросов.

– Вы говорили о таможенной ревизии. Рассматривается ли в перспективе возможность прохождения таможенного аудита по аналогии с налоговым аудитом? – развивал тему принципов и форм таможенного контроля после выпуска товаров Ю. Хилинский (ЗАО «Фирма «Центр внедрения «Протэк»»).

– Есть различия между Налоговым и Таможенным кодексами, – разъяснил начальник информационно-аналитического отдела службы таможенной инспекции управления В. Коваль (его статья о таможенном пост-контроле в этом номере). – Таможенный аудит не предусмотрен в обязательном порядке, а у крупных налогоплательщиков налоговый аудит просто обязателен. Специальная таможенная ревизия и выездная налоговая проверка – это две разные вещи. Кроме того, такие проверки имеют разные сроки и последствия. Однако предложение интересное. По вопросу таможенного аудита надо работать юристам и законодателям.

Таможенный контроль, ведомственный контроль... Как выяснилось, здесь главное, чтоб сами ревизоры ничего не перепутали и, взявшись за дело, не начали проверять то, чего им проверять, по мнению участников внешне-экономической деятельности, совсем не обязательно.

– Когда на таможенный пост приезжает ведомственный контроль, то зачастую вместо проверки того, как исполняются инструкции подчиненными сотрудниками таможенного поста, проводится ревизия достоверности сведений по таможенным декларациям, то есть ведомственный контроль трансформируется в таможенный контроль, – рассказывал А. Быков (ЗАО «РОСТЭК – Московский регион»).

Но в правовой службе управления в этом году создан специальный отдел ведомственного контроля. Так что же, их придется лишить поля деятельности?

– На сегодняшний день десятки решений приняты в пользу участников ВЭД. Вы предлагаете, чтобы мы не занимались этой работой? – задал риторический вопрос заместитель начальника управления, начальник правовой службы В. Рягузов. – Службой отменено 65 незаконных корректировок таможенной стоимости на многие миллионы долларов. Это тоже ведомственный контроль. Такие факты происходят не потому, что я хочу защитить участника ВЭД, – нарушен закон. И нельзя допустить проигрыша дела в суде. Вот смысл ведомственного контроля.

Черту в разногласиях подвел заместитель генерального директора ЗАО «РОСТЭК – Московский регион» А. Пучков:

– Абсолютно с вами согласен, – поддержал он точку зрения начальника правовой службы. – Но очень многие существующие порядки можно истолковать двояко. Надо отрегулировать процедуры текущего оформления контроля после выпуска так, чтобы они способствовали друг другу. Сотрудники таможенных органов, занимающиеся выпуском товаров и транспортных средств, должны иметь настолько четкие инструкции, чтоб по-иному они не имели права поступать.

На должный государственный уровень поднял дискуссию и расставил точки над «главный советник Департамента аппарата полномочного представителя Президента РФ в Центральном федеральном округе О. Крцул. Он отметил, что таможенный контроль после выпуска товаров наряду с предварительным информированием, электронным

**▶ ПРАВОВОЙ
СЛУЖБЫ ЦТУ
ОТМЕНЕНО**

**65 НЕЗАКОННЫХ
КОРРЕКТИРОВОК
ТАМОЖЕННОЙ
СТОИМОСТИ
НА МНОГИЕ МИЛ-
ЛИОНЫ ДОЛЛА-
РОВ. ЭТО ТОЖЕ
ВЕДОМСТВЕН-
НЫЙ КОНТРОЛЬ.**



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА

декларированием, системой анализа управления рисками является той базовой философией таможенной службы, которая отражена в ее концепции развития.

— К сожалению, практика показывает, что либеральность законодательства, выборочность контроля, отказ от старых принципов работы порой провоцируют недобросовестных участников ВЭД на нарушение таможенного законодательства, — подчеркнул он. — В новых условиях работы, на мой взгляд, прежде всего таможенная инспекция должна стать одним из немногих инструментов, способных обеспечить выполнение норм закона всеми участниками торгового оборота.

По его словам, при обычном стандартном режиме таможенного контроля таможенный инспектор может проверить одну партию товара в определенный период времени, так как сроки установлены и никто не вправе от них отступать. Во время проведения ревизии можно в день проверить около двухсот партий товара, сверить данные ГТД с бухгалтерским учетом. При этом внимание сотрудников таможенной инспекции должно быть направлено прежде всего на контроль после выпуска товаров крупных налогоплательщиков федерального и регионального уровней, а также организаций, в отношении которых установлены специальные упрощенные процедуры

таможенного оформления и таможенного контроля.

— К примеру, крупных налогоплательщиков по таможенной системе насчитывается немногим более девяти тысяч, что сопоставимо с количеством проверок, проведенных сотрудниками таможен, — отметил Крецул. — И не секрет, что в отсутствие тесного взаимодействия с иными контролирующими и правоохранительными органами, прежде всего с Федеральной налоговой службой и МВД России, получение положительных результатов в ходе таможенных проверок и ревизий будет значительно затруднено.

Главный советник Департамента аппарата полномочного представителя Президента РФ в ЦФО рассказал, что на состоявшемся в Кремле совещании под председательством первого вице-преьера Правительства России Д.А. Медведева, обсуждались вопросы совершенствования системы государственного контроля в России. И по мнению большинства участников совещания, система отечественного контроля в России остается далекой от совершенства. Причем об этом говорили не столько участники ВЭД, сколько представители главных контролирующих органов — Генеральной прокуратуры РФ, Счетной палаты и других. В частности, генеральный прокурор России Ю.Я. Чайка отметил, что конт-

НА СОВЕЩАНИИ
В КРЕМЛЕ ПОД
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ-
СТВОМ ПЕРВОГО
ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА
ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИИ Д.А.
МЕДВЕДЕВА,

ОБСУЖДАЛИСЬ
ВОПРОСЫ СО-
ВЕРШЕНСТВОВА-
НИЯ СИСТЕМЫ
ГОСУДАРСТВЕН-
НОГО КОНТРОЛЯ
В РОССИИ. И ПО
МНЕНИЮ БОЛЬ-
ШИНСТВА СИСТЕ-
МА ОСТАЕТСЯ ДА-
ЛЕКОЙ ОТ СОВЕР-
ШЕНСТВА.

→ ролирующие органы зачастую дублируют друг друга. В то же время, председатель Счетной палаты РФ С.В. Степашин назвал давление контрольных органов чрезмерным. Эти тезисы наглядно проиллюстрировал начальник Главного контрольного управления администрации Президента Российской Федерации А.Д. Беглов. Им было отмечено, что в России насчитывается как минимум 36 государственных ведомств, которые наделены функциями по контролю и надзору в различных сферах деятельности, одной из которых является Федеральная таможенная служба РФ. В прошлом году Главное контрольное управление администрации Президента РФ провело около 10 миллионов проверок, большинство из которых были внеплановыми.

— Показательный пример, который привел А.Д. Беглов: Чувашия — она не является территорией Центрального федерального округа, но является определенным показателем — так вот, в Республике Чувашия с населением менее 1 миллиона человек действует 5000 субъектов хозяйственной деятельности. В прошлом году там было проведено более 8000 проверок. Некоторые организации проверялись несколько раз. По мнению большинства участников совещания, главная координирующая роль должна оставаться за Главным контрольным управлением администрации Президента, — подчеркнул Крецул.

Что касается деятельности Центрального таможенного управления в этом направлении, то, по мнению главного советника, в настоящее время выстраивается конструктивное взаимовыгодное сотрудничество с подразделениями МВД РФ, Росфинмониторинга и другими правоохранительными и контролирующими органами, особенно в Московском регионе. По аналогичной схеме идет работа на уровне таможен в регионах.

— Вместе с тем к этой работе необходимо привлекать общественные организации, представителей бизнес-сообщества, работающих в околотаможенной и торговой сфере. И Консультативный совет ЦТУ, безусловно, может послужить эффективным инструментом ведения не только конструктивного диалога, но и местом принятия взаимовыгодных решений, — сказал Крецул.

О целой системе взаимовыгодных принципов, по которым необходимо строить работу в ближайшем будущем, шла речь при обсуждении стандартов безопасности Всемирной таможенной организации (статья президента Гильдии логистических операторов Светла-

ны Домниной на тему стандартов безопасности ВТО публикуется в этом номере).

— Сегодня идет постепенное смещение дистрибуции в сторону логистической проводки товара от поставщиков к конкретным потребителям. Многие логистические операторы оказывают услуги с момента отгрузки товара производителем и до доставки через свои склады к покупателю. Но только для определенных категорий товаров. Осталось эту цепочку узаконить и предлагать подобные услуги всем участникам рынка, — высказал точку зрения по этому вопросу Ю. Хилинский.

Более того, по информации представителя Международного союза автомобильного транспорта А. Шмелева, вопрос авторизованного или уполномоченного экономического оператора довольно серьезно разработан в европейском сообществе. И возможно, он будет включен в готовящуюся новую редакцию Таможенного кодекса Евросоюза.

— В этом случае перед нами могут возникнуть большие проблемы при пересечении автоперевозчиками государственной границы Евросоюза, — отметил Шмелев.

По его словам, в Женеве недавно прошло два мероприятия: обсуждение стандартов безопасности на транспорте, которое проводилось по инициативе Всемирной таможенной организации, и заседание таможенной комиссии Международного союза автомобильного транспорта. На них также был обсужден вопрос безопасности и деятельности уполномоченных экономических операторов. В Европе уже разработаны критерии определения деятельности уполномоченного экономического оператора, их ответственности за свои действия и нанесения ущерба своим партнерам.

— И с 1 января 2008 года автоперевозчики не смогут пересекать границу Евросоюза без предварительного информирования о грузах, которые они везут, — сообщил Шмелев. — Так что после опубликования и вступления в силу нового кодекса необходимо подготовить перевод той его части, которая касается автомобильных перевозчиков, предприятий и логистических операторов. Чтобы наши грузы не стояли в очереди при въезде в Евросоюз.

Было решено, что таким серьезным вопросом необходимо заниматься и Торгово-промышленной палате, и Международному союзу автомобильного транспорта, и Гильдии логистических операторов, и всем заинтересованным участникам ВЭД. А значит, прежде всего, Консультативному совету. Так что, поле деятельности для рабочей группы и фирм — членов КС расширяется.

▶ В РЕСПУБЛИКЕ

ЧУВАШИЯ

С НАСЕЛЕНИЕМ

МЕНЕЕ 1 МИЛЛИОНА ЧЕЛОВЕК
ДЕЙСТВУЕТ 5000
СУБЪЕКТОВ
ХОЗЯЙСТВЕННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.
В ПРОШЛОМ
ГОДУ ТАМ БЫЛО
ПРОВЕДЕНО
БОЛЕЕ 8000 ПРО-
ВЕРОК.



Финансирование кораблестроения, транспорт и логистика -Россия/



INTERNATIONAL conference

Thursday, 28 February 2008, Hotel "Angleterre", St. Petersburg

Shipping Finance, Transport and Logistics - Russia/CIS

Past Successes, Current strategies and Future Directions

SEMP separately bookable post conference workshop
on «Leasing in Shipping Industry»
Friday, 29 February 2008, Hotel "Angleterre", St. Petersburg

BEGROUP
BUSINESS EVENTS

Mynott House, 14 Bowling Green Lane, London, EC1R 0BR United Kingdom

T +44 (0) 20 7608 1196 F +44 (0) 20 7608 0011 E registration@begroupuk.



КЛЮЧЕВЫЕ ПРИНЦИПЫ ИНСПЕКЦИИ: ВЫБОРОЧНОСТЬ И ДОСТОВЕРНОСТЬ.

ПОСТКОНТРОЛЬ ПРЕДОТВРАЩАЕТ...

стр. 36-43

07

МЭ

№ 06 (59) 2007

ПЕРЕД ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ РОССИИ СТОИТ НЕЛЕГКАЯ ЗАДАЧА – ПОЗАБОТИТСЯ ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ И В ТО ЖЕ ВРЕМЯ НЕ УЩЕМИТЬ РАЗВИТИЕ ВНЕШНЕТОРГОВОГО ОБОРОТА. МЕТОДОВ РЕШЕНИЯ ТАКОЙ ЗАДАЧИ НЕМАЛО. ОБ ОДНОМ ИЗ НИХ – ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ ПОСЛЕ ВЫПУСКА ТОВАРОВ, О ЕГО ПРИНЦИПАХ И ФОРМАХ – РАССКАЗЫВАЕТ НАЧАЛЬНИК ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОТДЕЛА СЛУЖБЫ ТАМОЖЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ТАМОЖЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ВЛАДИМИР КОВАЛЬ.

Текст: Владимир КОВАЛЬ

→ Одной из основ совершенствования таможенного контроля и соблюдения баланса между содействием внешней торговле и обеспечением экономической безопасности государства в современных условиях является упрощение формальностей, связанных с перемещением товаров через таможенную границу, упрощение и сокращение времени таможенного оформления и перенос акцента на таможенный контроль после выпуска.

РИСК ПОДАЕТСЯ УПРАВЛЕНИЮ

В настоящее время таможенный контроль после выпуска представляет собой комплекс проверочных мероприятий, предусмотренных гл. 35 Таможенного кодекса Российской Федерации, осуществляемых в целях проверки факта выпуска, а также достоверности сведений, указанных в таможенной декларации и иных документах, представленных при таможенном оформлении.

Таможенный контроль после выпуска, представляя собой единый комплекс проверочных мероприятий, является завершающей стадией таможенного контроля. По результатам проверочных мероприятий окончательные решения принимаются по всем функциональным направлениям таможенного контроля соответствующими подразделениями.

Ключевыми принципами в деятельности подразделений таможенной инспекции являются принципы выборочности и достаточности, базирующиеся на системе управления рисками (СУР). Выбор объектов таможенного контроля после выпуска товаров в основном осуществляется по результатам аналитической работы: это анализ различного рода электронных и печатных информационных источников с применением СУР. С помощью этой системы с разумной достаточностью применяется дифференциация контрольных мероприятий в зависимости от объекта проверки. В ходе анализа проводится предварительная селекция участников ВЭД, определение степени его «законопослушности» и возможного риска несоблюдения таможенного законодательства. В зависимости от этого определяется необходимость проведения таможенного контроля по принципу выборочности, а также дифференцируются применяемые в деятельности подразделений таможенной инспекции формы таможенного контроля (общая, специальная ревизия, проверка документов и сведений, осмотр, досмотр, получение пояснений и т.д.).

При планировании таможенного контроля у лиц, реализующих товары на внутреннем рынке Российской Федерации, службой используется инструментарий, основанный на проведении анализа информации, находящейся в электронной базе данных оформленных ГТД и предложениях по реализации товаров, имеющихся в печатных изданиях и на сайтах в сети Интернет.

К ВАМ ЕДЕТ ТАМОЖЕННЫЙ РЕВИЗОР

Основной формой таможенного контроля для подразделений таможенной инспекции является таможенная ревизия.

Целями проведения таможенной ревизии является:



ВЛАДИМИР
КОВАЛЬ,
начальник
информационно-
аналитического
отдела службы
таможенной
инспекции ЦТУ

– проверка соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования, запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности;

– выявление фактов уклонения от уплаты (неполной уплаты) таможенных платежей, а также причин и условий, способствующих этому;

– выявление признаков преступлений или административных правонарушений в области таможенного дела, их предупреждение и пресечение;

– определение текущих и перспективных направлений таможенного контроля за деятельностью участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и иных проверяемых лиц путем использования системы анализа и управления рисками, а также анализа эффективности механизмов таможенного контроля;

– создание информационно-аналитической базы результатов таможенных ревизий и формирование на ее основе прогнозов о тенденциях возникновения и развития негативных явлений в таможенном деле (актуализация рисков) для своевременного воздействия на указанные процессы;

– получение, обработка и систематизация информации о деятельности проверяемых лиц с целью устранения недостатков в планировании, организации и проведении таможенного контроля подразделениями таможенных органов.

Таможенная ревизия проводится в общей и специальной формах у юридических лиц и

ПРИ ПЛАНИРОВА-
НИИ ТАМОЖЕН-
НОГО КОНТРОЛЯ
У ЛИЦ, РЕАЛИЗУ-
ЮЩИХ ТОВАРЫ

НА ВНУТРЕННЕМ
РЫНКЕ, СЛУЖБОЙ
ИСПОЛЬЗУЕТСЯ
ИНСТРУМЕНТА-
РИЙ, ОСНОВАН-
НЫЙ НА ПРОВЕ-
ДЕНИИ АНАЛИЗА
ИНФОРМАЦИИ,
НАХОДЯЩЕЙСЯ
В ЭЛЕКТРОННОЙ
БАЗЕ ДАННЫХ
ОФОРМЛЕННЫХ
ГТД

→ индивидуальных предпринимателей в отношении товаров иностранного производства.

Общая ревизия отличается от специальной тем, что при ее проведении нельзя вмешиваться в деятельность организации. Общая ревизия может проводиться не более трех дней. Должностные лица таможенной инспекции не имеют права препятствовать нормальной деятельности организации – налагать аресты, изымать и опечатывать товары и документацию. Общую ревизию можно проводить только у декларантов и импортеров, то есть у тех, кто непосредственно представлял таможенному органу документы или заключал внешнеэкономическую сделку.

Специальная таможенная ревизия – это полноценная проверка финансово-хозяйственной деятельности организации (аналог выездной налоговой проверки). Все полномочия, которые имеют налоговые службы при выездной проверке (вплоть до инвентаризации), имеют и таможенные органы. В ходе специальной таможенной ревизии, если это необходимо, можно изымать товары и налагать на них арест.

Основаниями для назначения общей таможенной ревизии являются результаты аналитической работы с применением СУР или материалы (информация), полученные от структурных подразделений таможенного органа, таможенных, налоговых, правоохранительных и контролирующих органов, поручение вышестоящего таможенного органа,

вынесенное на основании применения метода анализа рисков, которые могут свидетельствовать о недостоверности сведений, указанных в таможенной декларации и иных документах, представляемых при таможенном оформлении.

Основаниями для назначения специальной таможенной ревизии являются достаточные данные, полученные по результатам общей таможенной ревизии или при применении других форм таможенного контроля, которые могут свидетельствовать о недостоверности сведений, представленных при таможенном оформлении, либо о пользовании или распоряжении товарами с нарушением установленных требований и ограничений.

Перед назначением таможенной ревизии также проводится подготовительная работа, в основе которой использование элементов СУР, которая заключается в сборе и анализе информации о товаре, внешнеэкономической сделке и участнике ВЭД. На основании заключения отдела таможенной инспекции руководителем таможенного органа принимается решение о назначении ревизии. Срок и объем подготовительных мероприятий, определяемые должностными лицами таможенного органа, проводящими подготовительные мероприятия, согласовываются с начальником подразделения таможенной инспекции с учетом задач, решаемых в ходе конкретной таможенной ревизии.

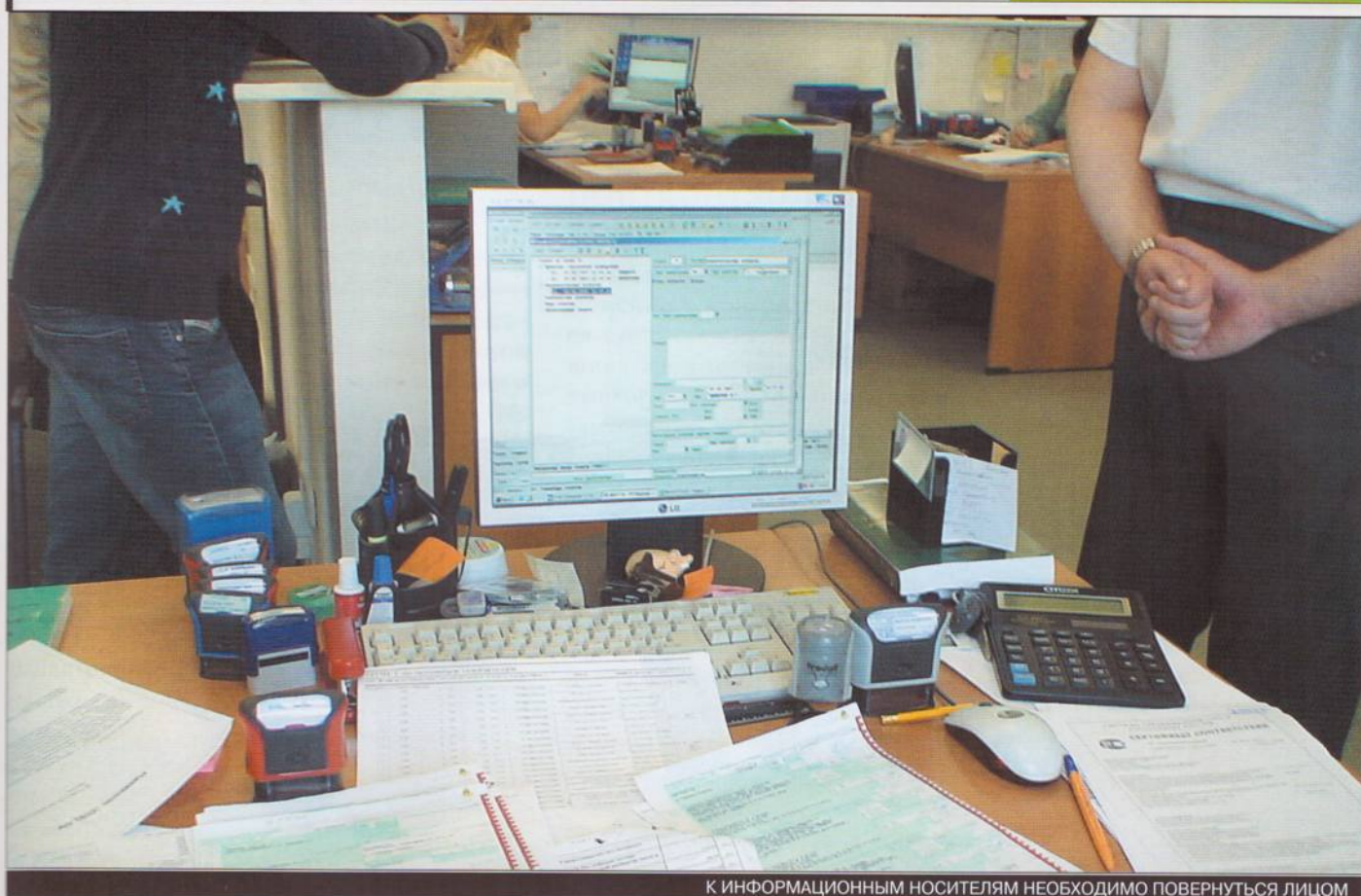
При выявлении признаков нарушений таможенного законодательства в ходе общей таможенной ревизии эта форма ревизии переходит в специальную. В процессе проведения специальной таможенной ревизии могут быть выявлены признаки административных правонарушений и преступлений, и в отношении той части товара, по которым эти признаки обнаружены, ревизия прекращается. Немедленно оформляется акт, который передается в правоохранительное подразделение.

При реализации положений порядка организации и проведения таможенной ревизии должностных лиц таможенной инспекции возникает ряд проблемных вопросов. Так, например, отсутствует порядок действий проверяющих при невозможности вручения решения о проведении таможенной ревизии и требования о предоставлении документов и сведений руководителю (уполномоченному представителю) проверяемой организ-

→ СПРАВОЧНО

Основаниями для назначения специальной таможенной ревизии являются:

- для таможенных брокеров (представителей), владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов, таможенных перевозчиков
- данные, которые могут свидетельствовать о нарушениях учета товаров, перемещаемых через таможенную границу, и отчетности о них или несоблюдении иных требований и условий осуществления соответствующего вида деятельности, установленных Таможенным кодексом Российской Федерации;
- для лиц, осуществляющих оптовую или розничную торговлю ввезенными товарами, – данные, которые могут свидетельствовать о том, что товары ввезены на таможенную территорию с нарушениями требований и условий, установленных ТК России, что повлекло за собой нарушение порядка уплаты таможенных пошлин, налогов или несоблюдение запретов или ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, в том числе содержащиеся в материалах (информации), полученных от структурных подразделений таможенного органа, таможенных, налоговых, правоохранительных и контролирующих органов.



К ИНФОРМАЦИОННЫМ НОСИТЕЛЯМ НЕОБХОДИМО ПОВЕРНУТЬСЯ ЛИЦОМ

ции либо уклонении (отказе) проверяемой организации от получения указанных документов. При длительном отсутствии директора и не назначении уполномоченного лица проведение ревизии становится проблематичным, а в большинстве случаев невозможным. При этом мы считаем, что возможно вручение решения о проведении ревизии и требования о предоставлении документов и сведений главному бухгалтеру проверяемой организации в случае отсутствия директора предприятия или надлежащим образом уполномоченного им лица.

Существующий порядок проведения таможенной ревизии является типовым и требует доработки методиками, позволяющими их специализировать в зависимости от объектов проверки (для брокеров, страховых компаний, СВХ, лиц, применяющих электронное декларирование, дилеров и дистрибьютеров, а также для лиц, к которым применяются положения ст. 68 Таможенного кодекса Российской Федерации (специальные упрощенные процедуры таможенного оформления и контроля). Вместе с тем в настоящее время Управление таможенной инспекции ФТС России вносит в него соответствующие изменения и дополнения.

ВИРТУАЛЬНЫЕ ФИРМЫ И МНОГОРАЗОВЫЕ БРЕНДЫ

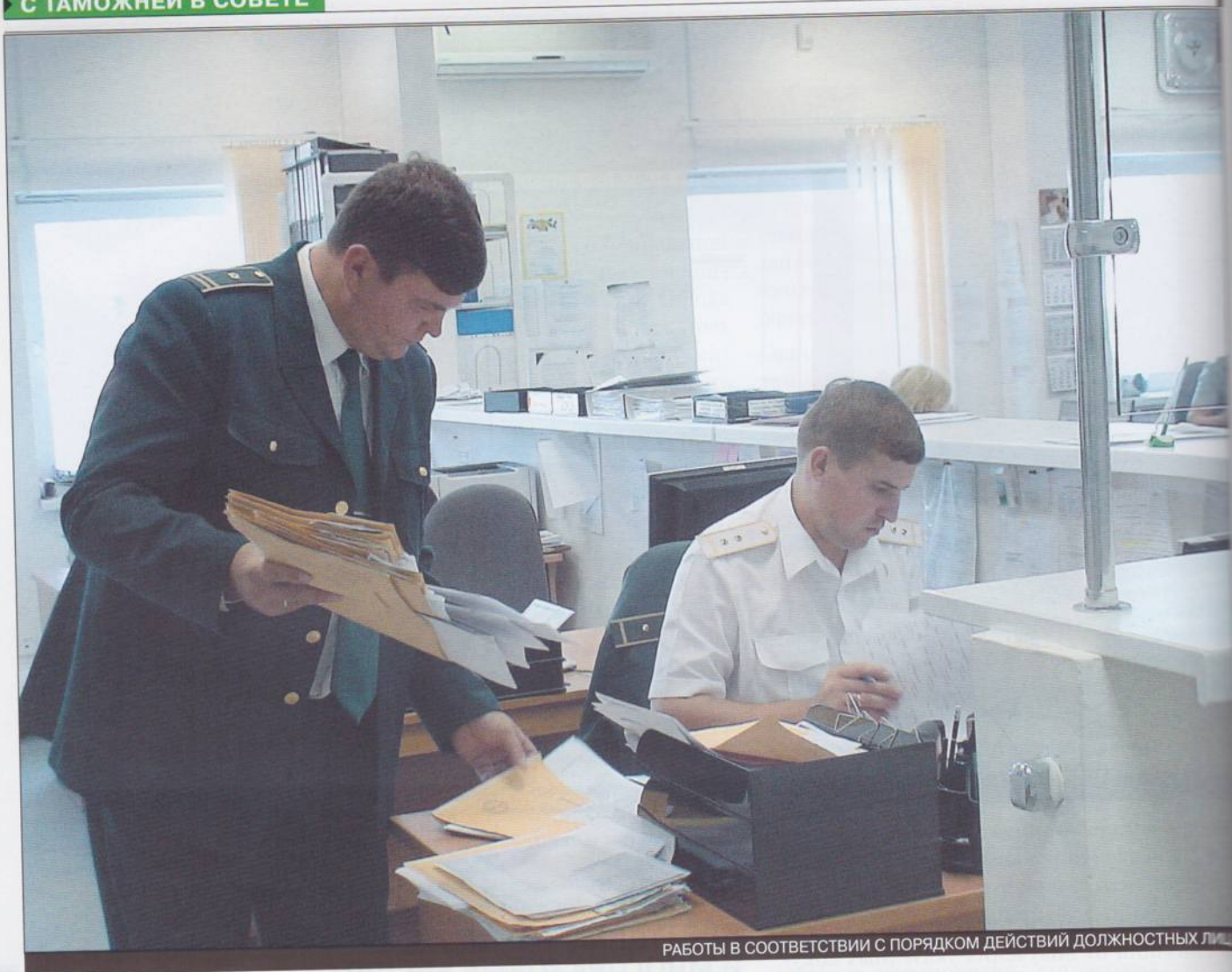
Практика показала, что основным вопросом проверочной деятельности подразделений службы таможенной инспекции и отделов таможенной инспекции таможен управления в 2007 году является контроль достоверности заявления таможенной стоимости (составляет около 30% от общего количества проверочных мероприятий). В ходе проведения таких мероприятий почти в каждом втором случае выявляются признаки недостоверного заявления при таможенном оформлении сведений о таможенной стоимости товаров.

Проверочные мероприятия «обязательного характера», как правило, составляют около 20% всех проведенных мероприятий. К ним относятся:

- проверки соблюдения порядка пользования либо распоряжения условно выпущенными товарами в соответствии со ст. 151 Таможенного кодекса Российской Федерации;
- проверки у лиц, которым предоставлены специальные упрощенные процедуры таможенного оформления;
- проверки у лиц, таможенный контроль у которых при таможенном оформлении проводится не в полном объеме.

ОСНОВНЫМ
ВОПРОСОМ ПРО-
ВЕРОЧНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ЯВЛЯЕТСЯ
КОНТРОЛЬ ДОС-
ТОВОЕРНОСТИ ЗА-
ЯВЛЕНИЯ ТАМО-
ЖЕННОЙ СТОИ-
МОСТИ. ПОЧТИ В
КАЖДОМ ВТОРОМ
СЛУЧАЕ ВЫЯВЛЯ-
ЮТСЯ ПРИЗНАКИ
НЕДОСТОВЕРНО-
ГО ЗАЯВЛЕНИЯ
СВЕДЕНИЙ
О ТАМОЖЕННОЙ
СТОИМОСТИ
ТОВАРОВ.



РАБОТЫ В СООТВЕТСТВИИ С ПОРЯДКОМ ДЕЙСТВИЙ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

→ Проверки соблюдения мер нетарифного регулирования составляют около 10% от общего количества проверочных мероприятий.

Количество проверок в отношении объектов интеллектуальной собственности пока незначительно и составляет около 5%. Одной из причин является слабая активность и заинтересованность со стороны правообладателей по защите своих прав. Необходимо отметить, что заявление правообладателя является первостепенным основанием для назначения таможенной ревизии в специальной форме, т.е. документом, которое содержит достаточные данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, выразившегося в незаконном ввозе на таможенную территорию Российской Федерации контрафактных товаров, а также необходимые сведения для правильного разрешения дела об административном правонарушении.

Результаты проверочной деятельности в направлении контроля объектов интеллектуальной собственности вскрыли ряд проб-

лем, связанных с легитимностью использования «предприимчивыми» хозяйствующими субъектами оригинальных брендов и товарных знаков ведущих иностранных фирм-производителей, при производстве и импорте некачественных, а порой и просто опасных для человека товаров. Этот факт определяет необходимость оперативного реагирования со стороны государственных органов, в первую очередь Федеральной таможенной службы, с использованием инструментария, имеющегося в распоряжении таможенной инспекции.

Контроль за использованием объектов интеллектуальной собственности и соблюдением авторских прав предусматривает по большей части контроль в отношении товаров, ввезенных на таможенную территорию России контрабандным путем. В этой связи по-прежнему актуальным является развитие и усиление взаимодействия таможенной инспекции с другими правоохранительными и контролирующими органами. И прежде все-

▶ **ПО-ПРЕЖНЕМУ
АКТУАЛЬНЫМ ЯВ-
ЛЯЕТСЯ РАЗВИ-
ТИЕ И УСИЛЕНИЕ**

**ВЗАИМОДЕЙСТ-
ВИЯ ТАМОЖЕН-
НОЙ ИНСПЕКЦИИ
С ДРУГИМИ ПРА-
ВООХРАНИТЕЛЬ-
НЫМИ И КОНТРО-
ЛИРУЮЩИМИ
ОРГАНАМИ.**

го, с Патентным ведомством России на основе регулярного обмена информацией, что позволит всем участникам взаимодействия значительно повысить эффективность работы не только в сфере контроля за правомерным использованием интеллектуальной собственности в Центральном регионе, но и в других областях своей деятельности. Не достигнут необходимый уровень взаимодействия с органами внутренних дел России, Роспотребнадзором, подразделениями налоговой службы, а также с ассоциациями участников ВЭД и товаропроизводителей, что не способствует повышению степени легальности ввоза отдельных видов товаров.

В настоящее время объективно существует необходимость контроля за деятельностью лиц, имеющих признаки «фирм-однодневок», и за надлежащим подтверждением полномочий представителями организаций – участников ВЭД, от имени которых производится декларирование товаров. А также в создании системы мер, которые позволят обеспечить в ближайшем будущем невозможность возникновения и функционирования «виртуальных» организаций. Как правило, деятельность таких лиц носит «посреднический» характер, скрывая «реальных» отправителей и получателей товаров, концентрируя на себе бремя санкций за возможные вскрытые правонарушения, в т.ч. в области таможенного дела, применение которых к таким лицам, как и проведение в их отношении проверочных мероприятий, в силу ряда причин затруднительно.

В целях решения данной проблемы в настоящее время Управлением таможенной инспекции ФТС России разработан и утвержден приказом ФТС России от 22.03.2007 № 347 Временный порядок действий должностных лиц подразделений таможенной инспекции при проведении мероприятий по выявлению организаций, в отношении которых таможенный контроль после выпуска товаров невозможен или затруднен. Мероприятия проводятся в отношении организаций, которые уклоняются от проведения у них проверочных мероприятий, отсутствуют по месту государственной регистрации, а также впервые обратившихся в таможенные органы с целью таможенного оформления товаров и транспортных средств.

ПОСТКОНТРОЛЬ ВЫСТРАИВАЕТ КОНЦЕПЦИЮ

Как выяснилось, в действующей системе таможенного контроля после выпуска имеются существенные недостатки, препятствующие развитию таможенного контроля после выпуска. Требуются иные подходы к организации таможенного контроля после выпуска товаров с одновременным совершенствованием законодательного и нормативного правового регулирования. На коллегии ФТС России рассмотрена новая Концепция развития таможенного контроля после выпуска товаров.

Таможенный контроль после выпуска должен координироваться одним подразделением таможенных органов, а именно таможенной инспекцией.

Развитие таможенного контроля после выпуска заключается в совершенствовании следующих элементов:

- законодательного и нормативного правового регулирования;
- правоохранительной составляющей;
- порядка взаимодействия с правоохранительными, налоговыми и другими контролирующими органами, таможенными службами иностранных государств, участниками внешнеторговой деятельности;
- системы управления и контроля;
- информационных таможенных технологий и информационных ресурсов таможенных органов;
- системы управления рисками;
- подготовки компетентных и высококвалифицированных специалистов для осуществления таможенного контроля после выпуска.

Под законодательным регулированием таможенного контроля понимается работа по совершенствованию действующих законодательных актов Российской Федерации, затрагивающих следующие вопросы:

- устранение противоречий положений Таможенного кодекса Российской Федерации;
- увеличение срока проверки достоверности сведений после выпуска товаров с учетом международного опыта таможенного контроля после выпуска, а также по аналогии с налоговыми проверками, проводимыми в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации;

СУЩЕСТВУЕТ

НЕОБХОДИ-
МОСТЬ В СОЗДА-
НИИ СИСТЕМЫ

МЕР, КОТОРЫЕ
ПОЗВОЛЯТ ОБЕС-
ПЕЧИТЬ В БЛИ-
ЖАЙШЕМ БУДУ-
ЩЕМ НЕВОЗ-
МОЖНОСТЬ
ВОЗНИКНОВЕНИЯ
И ФУНКЦИОНИ-
РОВАНИЯ
«ВИРТУАЛЬНЫХ»
ОРГАНИЗАЦИЙ.

→ ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Заместитель генерального директора
ЗАО «РОСТЭК – Московский регион» А.Б. ПУЧКОВ

Таможенный кодекс Российской Федерации (статья 361) предоставляет таможенным органам возможность проводить таможенный контроль товаров после их выпуска для свободного обращения, то есть после того как, они перестают находиться под таможенным контролем (статья 360). Для проверки достоверности сведений, заявленных при таможенном оформлении, Таможенный кодекс установил предельный срок такой проверки – один год со дня утраты товарами статуса находящихся под таможенным контролем.

Таможенный контроль после выпуска товаров может проводиться в любых формах, установленных главой 35 Таможенного кодекса. Однако, исходя из содержания форм таможенного контроля и порядка их проведения, не все из них могут быть применены после выпуска товаров. Так, устный опрос и личный досмотр могут проводиться только при производстве таможенного оформления (статьи 388 и 373), таможенное наблюдение проводится только в отношении товаров, находящихся под таможенным контролем (статья 370). Поэтому эти формы таможенного контроля не могут быть применены после выпуска товаров.

Для целей проверки достоверности заявленных при таможенном оформлении сведений неприемлем осмотр помещений и территорий. Так как цель проведения этой формы таможенного контроля – подтверждение наличия товаров и транспортных средств либо для проверки информации о нахождении в помещениях или на территориях товаров и транспортных средств, ввезённых с нарушением установленного порядка. Так же для этих целей неприменима такая форма таможенного контроля как проверка маркировки товаров специальными марками, наличия на них идентификационных знаков. Поскольку ее цель – подтверждение легальности ввоза товаров.

Таможенный осмотр и таможенный досмотр товаров может проводиться после выпуска, но применение этих форм имеет ряд ограничений: товар может быть уже продан, он может изменить своё состояние или быть полностью использован в процессе применения, что естественным образом делает невозможным или бессмысленным его осмотр или досмотр. При осмотре или досмотре товара возможна проверка далеко не всех сведений о нём. Например, сведений о его таможенной стоимости, которые довольно часто являются объектом таможенного контроля после выпуска.

Проверка документов и сведений, а также получение пояснений являются самыми распространёнными формами таможенного контроля после

выпуска. При этом проверке подвергаются не только те документы и сведения, которые были представлены таможенному органу при таможенном оформлении, но и документы и сведения, которые дополнительно запрашиваются у участника ВЭД или таможенного брокера уже после выпуска (статьи 363 и 364).

В соответствии с Таможенным кодексом (статья 358) стратегия таможенного контроля определяется, исходя из системы мер оценки рисков. ФТС России разработана и применяется система анализа и управления рисками, ориентированная на проведение таможенного контроля в ходе таможенного оформления. Центральным звеном этой системы является профиль риска, который определяет признаки выявления того или иного риска – индикаторы риска, и меры таможенного контроля, которые подлежат применить для его минимизации. При этом для таможенного контроля после выпуска отсутствует система управления рисками. На практике отсутствие СУР приводит к многочисленным случаям неэффективного использования ресурсов таможенных органов при таможенном контроле после выпуска и его низкой результативности.

В соответствии с Таможенным кодексом (статья 412) в таможенных органах организован ведомственный контроль, который включает в себя контроль за различными направлениями деятельности таможенных органов, в том числе за надлежащим проведением таможенного оформления и таможенного контроля.

Таможенный кодекс Российской Федерации (статья 365) даёт участникам ВЭД и таможенным брокерам инструмент защиты от неправомерных действий таможенных органов в виде возмещения убытков, включая упущенную выгоду и неполученный доход, причинённых неправомерными решениями, действиями (бездействием) таможенных органов и их должностных лиц. В случае, когда при проведении таможенного контроля должностными лицами были допущены нарушения установленного порядка, имеется теоретическая перспектива возмещения убытков, если доказать, что допущенные нарушения непосредственно связаны с причинением вреда. Но если в действиях таможенного органа не было нарушений процедуры таможенного контроля, то доказательство неправомерности этих действий, как действий, нарушающих принципы таможенного контроля, установленные статьёй 358 Таможенного кодекса Российской Федерации, даже теоретически представляется очень сложной задачей.

▶ **ДЛЯ ПРОВЕРКИ
ДОСТОВЕРНОСТИ
СВЕДЕНИЙ,
ЗАЯВЛЕННЫХ
ПРИ ТАМОЖЕН-
НОМ** ОФОРМЛЕ-
НИИ, ТАМОЖЕН-
НЫЙ КОДЕКС
УСТАНОВИЛ
ПРЕДЕЛЬНЫЙ
СРОК ТАКОЙ ПРО-
ВЕРКИ – ОДИН
ГОД СО ДНЯ
УТРАТЫ ТОВАРА-
МИ СТАТУСА НА-
ХОДЯЩИХСЯ ПОД
ТАМОЖЕННЫМ
КОНТРОЛЕМ.

РАНД

- закрепление возможности признания незаконно ввезёнными иностранных товаров, в отношении которых отсутствуют сведения, свидетельствующие о выпуске товаров, либо установлена недостоверность этих сведений;
- расширение перечня лиц, у которых может проводиться специальная таможенная ревизия;
- расширение полномочий таможенных органов при проведении таможенного контроля после выпуска товаров;
- разработка отдельного механизма определения таможенной стоимости и взыскания таможенных платежей при таможенном контроле после выпуска;
- выявление объектов таможенного контроля после выпуска;
- организация проверок лиц, участвующих во внешнеэкономической деятельности, перемещающих товары через таможенную границу России, участвующих в обращении ввезенных товаров на территории Российской Федерации, осуществляющих деятельность в области таможенного дела;
- таможенный контроль за объектами интеллектуальной собственности;
- контроль таможенной стоимости после выпуска;
- выявление организаций, перемещающих товары, в отношении которых таможенный контроль после выпуска невозможен или затруднен;
- контроль целевого использования условно выпущенных товаров.

Цели проверочных мероприятий постепенно будут смещаться не столько на поиск нарушений в деятельности объектов проверок, сколько на оказание им методологической помощи в правильном отражении внешнеэкономической деятельности в системе учета. Конечно, это возможно только в отношении законопослушных участников ВЭД.

Для создания равнозначных условий ведения бизнеса и пресечения схем уклонения от уплаты таможенных платежей путем заявления недостоверных сведений при декларировании товаров необходимо проводить таможенный контроль после выпуска товаров с использованием информации, имеющейся у добросовестных участников ВЭД, по следующим направлениям:

- ценовая информация на определенные виды товаров;



РЕВИЗИЯ – ОБЫЧНАЯ РАБОТА

- информация о коммерческих условиях, предлагаемых российским участникам ВЭД иностранными контрагентами (условия поставки, максимальные скидки и т.п.);
- информация о стоимости и условиях поставки грузов по договорам международных перевозок;
- информацию о лицах, предлагающих приобретение на внутреннем рынке товаров, имеющих признаки незаконного перемещения через границу Российской Федерации.

Подобная взаимосвязь таможенных органов и добросовестных участников ВЭД могла бы принести положительные результаты. Следует отметить, что ревизии и иные проверочные мероприятия должны стать обычной работой. В идеале необходимо прийти к такой организации дела, когда сами участники ВЭД будут заинтересованы в проведении у них проверочных мероприятий, т.е. таможенного аудита. Такой подход экономически будет стимулировать формирование цивилизованного внешнеэкономического пространства и позволит не допускать в него отдельных недобросовестных участников ВЭД.

МЭ

В ИДЕАЛЕ
НЕОБХОДИМО
ПРИЙТИ К ТАКОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ

ДЕЛА, КОГДА САМИ УЧАСТНИКИ ВЭД БУДУТ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРОВЕДЕНИИ У НИХ ПРОВЕРОЧНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ, Т.Е. ТАМОЖЕННОГО АУДИТА.

ВЗАИМОВЫГОДНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

стр. 44-48

08

МЭ

№ 06 (59) 2007

Н

СТРАНЫ ЕВРОСОЮЗА УЖЕ ДАВНО И УСПЕШНО РЕАЛИЗУЮТ НА ПРАКТИКЕ ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ СТАНДАРТОВ БЕЗОПАСНОСТИ ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ. ЭТО СВЯЗАНО С ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬЮ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, В СОЗДАНИИ НАДЕЖНЫХ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК. И РОССИЙСКОМУ БИЗНЕСУ ТАКЖЕ ВАЖНО УЧАСТВОВАТЬ В ЭТОМ ПРОЦЕССЕ. ИЛИ КАК МИНИМУМ ХОРОШО ЗНАТЬ И УЧИТЫВАТЬ ТЕ ИЗМЕНЕНИЯ, КОТОРЫЕ ПРОИСХОДЯТ В РАБОТЕ ЗАРУБЕЖНЫХ ПАРТНЕРОВ. А ИЗМЕНЕНИЯ ЭТИ НОСЯТ ПРИНЦИПИАЛЬНЫЙ ХАРАКТЕР.

Текст: Президент Гильдии логистических операторов Светлана ДОМНИНА

→ Несколько слов о «Системе стандартов безопасности Всемирной таможенной организации по содействию международной торговле и обеспечению безопасности товародвижения», ее принципах, участниках, преимуществах. В 2005 году Всемирная таможенная организация разработала Систему стандартов по содействию всемирной торговле и обеспечению безопасности путей поставок и рекомендовала ее странам – членам ВТО. Авторитет Всемирной таможенной организации и масштабность проекта (ВТО объединяет 165 таможенных служб, обеспечивающих 99% всемирной торговли) дает основание говорить о новом этапе развития международной торговли.

Главной целью системы является ускорение процесса таможенного оформления и снижение таможенных рисков. Система предполагает создание новой, единой информационной платформы, которая обеспечит переход всемирной торговли на более качественный уровень. Создание единой информационной базы позволит таможенным службам работать более эффективно, распознавать и обрабатывать грузы особого риска и в целом сокращать время на таможенное оформление.

Разработанная система базируется на двойной стратегии, это взаимодействие «таможня – таможня» и «таможня – бизнес». Что, во-первых, предполагает укрепление связей между таможенными администрациями в целях повышения их способности обнаруживать грузы особого риска. И, во-вторых, принципиальной особенностью новой системы является укрепление связей между таможенными службами и бизнесом. Партнерство бизнеса и таможни позволит обеспечить дополнительный уровень защиты и снизить таможенные риски. Для этого предла-

гается ввести нового участника системы – авторизованного экономического оператора (АЭО).

СТАНДАРТЫ И УЧАСТНИКИ

Авторизованный экономический оператор (АЭО) – это участник внешнеэкономической деятельности, утвержденный национальной таможенной службой как соответствующий стандартам ВТО по безопасности. АЭО могут быть производители, импортеры, экспортеры, брокеры, перевозчики, логистические интеграторы, операторы складов, дистрибьюторы и т.д. Стандарты безопасности предусматривают разработку порядка присвоения статуса АЭО совместно таможенными службами и бизнес-сообществом. Основные критерии присвоения статуса АЭО: физическая безопасность зданий и сооружений; безопасность транспортных средств; процедурная безопасность; контроль за персоналом; защита информационных систем.

Кроме того, оценивается объем перевозок, номенклатура товаров, а также региональные особенности.

Каковы же инструменты, позволяющие обеспечить безостановочное движение грузов безопасным международным торговым путем поставок?

Во-первых, это электронное информирование обеспечивающее заблаговременное предоставление электронной информации о поставке грузов или контейнеров. Электронное информирование требует внедрения передовых информационных технологий.

Во-вторых, унифицированные методы упр-

▶ СОЗДАНИЕ
ЕДИНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ
БАЗЫ ПОЗВОЛИТ
ТАМОЖЕННЫМ

СЛУЖБАМ РАБОТАТЬ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНО, РАСПОЗНАВАТЬ И ОБРАБАТЫВАТЬ ГРУЗЫ ОСОБОГО РИСКА И В ЦЕЛОМ СОКРАЩАТЬ ВРЕМЯ НА ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ.

ления рисками. Для этого необходимо решить такие вопросы, как:

- определение объектов инспекции;
- использование стандартных критериев;
- взаимное признание контроля.

В-третьих, применение современных методов контроля, таких как крупноформатные рентгеновские установки, детекторы излучения и др.

В-четвертых, предоставление льгот и преимуществ компаниям, обеспечивающим минимальные риски.

ТАМОЖНЯ – ТАМОЖНЯ: ГРУЗ СДАЛ – ГРУЗ ПРИНЯЛ

Основой системы должны стать, безусловно, таможенные службы. В процессе движения контейнеров и грузов из пункта в пункт в системе всемирной торговли таможенные службы должны работать во взаимодействии на основании универсальных общепринятых стандартов с целью обеспечения максимальной безопасности и содействия движению товаров по международным путям поставок. Принцип взаимодействия «таможня – таможня» служит для достижения этой цели. Он предлагает эффективный механизм защиты международных путей поставок от террористических посягательств и других форм международной преступности.

По установившейся практике таможенные службы досматривают груз по прибытии в порт своей страны. Сегодня необходимо обладать возможностью произвести проверку и досмотр контейнера или груза до их прибытия. Обладая уникальными полномочиями и квалификацией, таможенные службы одновременно способствуют обеспечению безопасности и содействуют всемирной торговле.

В основе этого принципа лежит использование заблаговременно представляемой электронной информации для обнаружения контейнеров и грузов особого риска. Используя автоматизированные системы определения, таможенные службы обнаруживают поставки особого риска заблаговременно – в порту отправления или до прихода в него. Следует обеспечить автоматизированный обмен информацией. Поэтому системы должны быть основаны на стандартизированной системе сообщений и должны быть совместимыми.



МЫ ЗА БЕЗОПАСНЫЙ БИЗНЕС

Опираясь, в частности, на положения таких документов, как пересмотренная Киотская конвенция (ПКК), Руководство по комплексному администрированию путей поставок (КАПП) и национальные программы, таможенные службы, вступающие в систему ВТО, стандартизируют принцип «таможня – таможня».

Стандарт 1 – Интегрированное администрирование путей поставок

Таможенная служба должна следовать интегрированным процедурам таможенного контроля, намеченных в общих чертах в Таможенном руководстве ВТО по Комплексному администрированию путей поставок (Руководство по КАПП).

Стандарт 2 – Право на досмотр груза

Таможенная служба должна иметь право на досмотр груза, берущего происхождение в стране, исходящего из страны, проходящего через страну транзитом (включая остающийся на борту транспортного средства) или переваливаемого на территории страны.

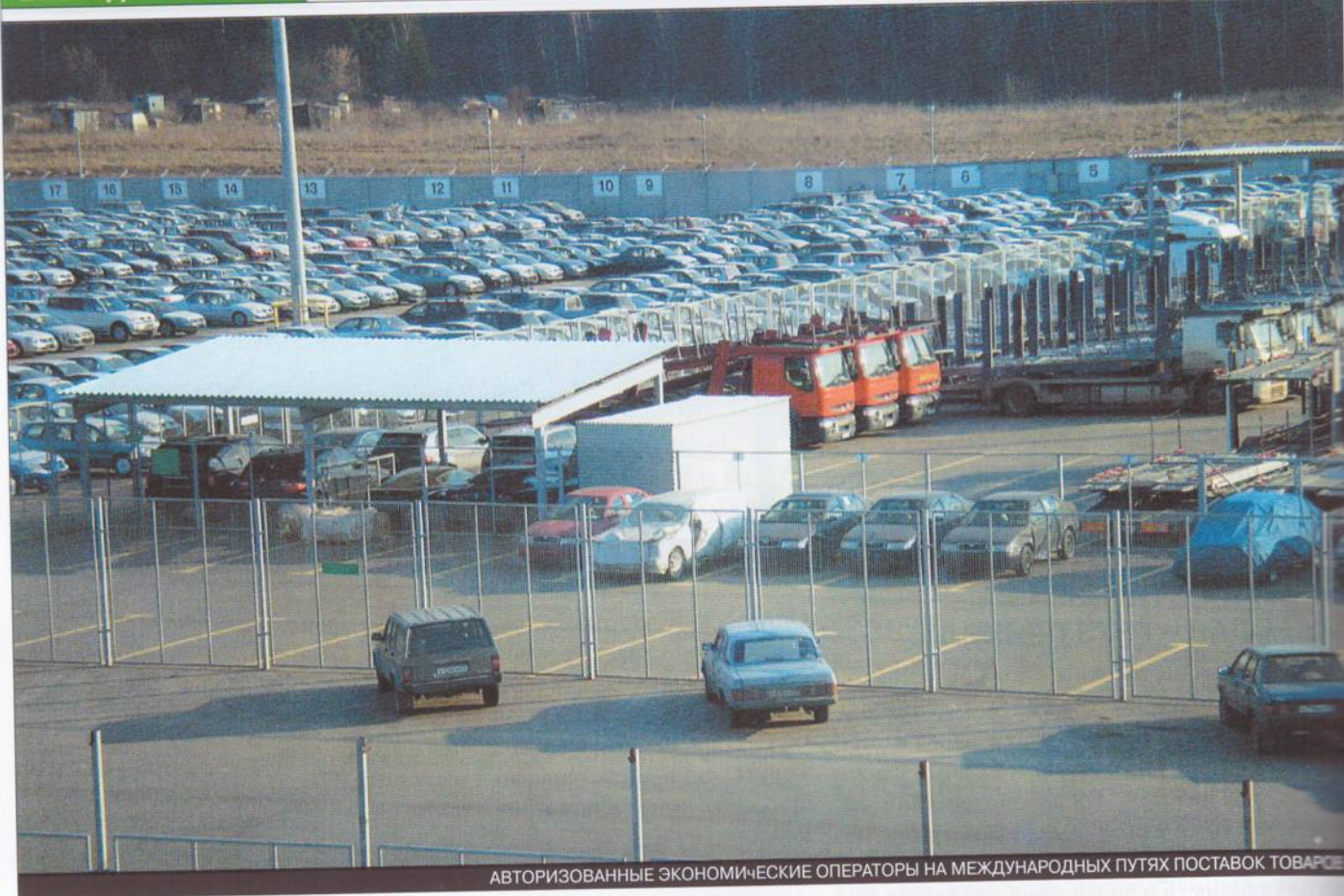
Стандарт 3 – Современные технологии в инспекционном оборудовании

В соответствии с оценкой риска и при наличии таковых досмотр следует проводить с использованием оборудования для оперативного инспектирования (ОИ) и детекторов радиоактивного излучения. Такое оборудование необходимо для проведения оперативного досмотра контейнеров и грузов особого риска, не препятствуя при этом нормальному движению потока законных грузов.

Стандарт 4 – Системы управления рисками

Таможенная служба должна создать автоматизированную систему управления рисками для идентификации потенциально опасных поста-

ИСПОЛЬЗУЯ
АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ТАМОЖЕННЫЕ СЛУЖБЫ
ОБНАРУЖИВАЮТ
ПОСТАВКИ
ОСОБОГО РИСКА
ЗАБЛАГОВРЕМЕННО – В ПОРТУ
ОТПРАВЛЕНИЯ
ИЛИ ДО ПРИХОДА
В НЕГО.



АВТОРИЗОВАННЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОПЕРАТОРЫ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПУТЯХ ПОСТАВОК ТОВАРОВ

→ вок. Система должна включать в себя механизм для подтверждения оценки опасности и идентификации объектов инспекции и для определения оптимальных средств инспекции.

Стандарт 5 – Груз или контейнер особого риска

Грузом или контейнером особого риска считается такой груз или контейнер, для которого отсутствует достаточная информация, позволяющая причислить его к поставке, не представляющей значительного риска, который тактические информационные данные определяют как таковой или который определяется как поставка особого риска методом оценки риска по шкале в соответствии с баллами, полученными на основе системы данных, характеризующих безопасность.

Стандарт 6 – Заблаговременная электронная информация

В целях проведения надлежащей оценки риска таможенная служба должна требовать заблаговременного предоставления электронной информации о поставках грузов или контейнеров.

Стандарт 7 – Целевой отбор объектов инспекции и обмен информацией

Таможенные службы должны обеспечить совместное определение объектов инспекции и контро-

ля, использование стандартизованных критериев идентификации и совместимость механизмов связи и/или обмена информацией; эти элементы будут в дальнейшем содействовать разработке системы взаимного признания контроля.

Стандарт 8 – Показатели эффективности

Таможенная служба должна вести статистическую отчетность, содержащую информацию об эффективности деятельности, включающую среди прочего количество досмотренных поставок, количество поставок особого риска, количество проведенных досмотров поставок особого риска, количество проведенных досмотров поставок особого риска с использованием средств оперативного инспектирования (ОИ), количество проведенных досмотров поставок особого риска с использованием средств оперативного инспектирования (ОИ) и физического осмотра, количество проведенных досмотров поставок особого риска с использованием только физического осмотра, время таможенного оформления и положительные и отрицательные результаты. ВТО анализирует такие отчеты и производит их обобщение.

Стандарт 9 – Оценка безопасности

Таможенная служба должна сотрудничать с другими компетентными службами при про-

▶ **ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ, КОТОРЫЕ ПРЕДОСТАВЛЯЮТ НАДЕЖНЫЕ ГАРАНТИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОЛЖНЫ ПОЛУЧАТЬ ОЩУТИМЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ОТ ПАРТНЕРСТВА В ВИДЕ УСКОРЕНИЯ ПРОЦЕССА ОБРАБОТКИ ПОСТАВОК**

лении оценки безопасности, связанной с движением товаров по международным путям поставок, и оперативно решать вопросы при обнаружении слабых мест.

Стандарт 10 – Морально-этические качества персонала

Таможенная служба и другие компетентные службы должны стимулироваться для внедрения программ, направленных на предотвращение фактов несоблюдения морально-этических норм со стороны своих сотрудников, выявление таких случаев и борьбу с ними.

Стандарт 11 – Проверка безопасности исходящих поставок

Таможенная служба должна проводить исходящую инспекцию контейнеров и грузов особого риска по обоснованному запросу со стороны страны-импортера.

ТАМОЖНЯ – БИЗНЕС: ЕСТЬ КОНТАКТ – БУДУТ ПРЕИМУЩЕСТВА

Каждая таможенная служба устанавливает партнерские отношения с частным сектором для его вовлечения в обеспечение сохранности и безопасности на международных путях поставок. Данный принцип направлен в первую очередь на создание международной системы по определению тех частных компаний, которые предоставляют надежные гарантии безопасности в отношении своей роли в каналах поставок. Такие деловые партнеры должны получать ощутимые преимущества от партнерства в виде ускорения процесса обработки поставок и так далее.

Системой выдвигаются критерии, в соответствии с которыми компании, участвующие в поставках товаров, могут получить статус авторизованного партнера по поддержанию безопасности. Такие критерии охватывают вопросы, связанные с оценкой опасности, наличием коммуникационного плана, наличием процедурных мер по недопущению проникновения на международные пути поставок незаконных товаров или товаров без надлежащей документации, физической безопасностью зданий и сооружений, используемых в качестве погрузочных или складских площадок, безопасностью контейнеров и грузов, транспортных средств, контролем персонала и защитой информационных систем.



ДОСТУП С РАЗРЕШЕНИЯ ТАМОЖНИ

Приоритеты при присвоении статуса соответствия или авторизации компаний-участников могут определяться в соответствии с учетом ряда факторов, включающих объем импорта, отклонения с точки зрения безопасности, стратегические угрозы, исходящие от некоторых географических регионов, и других факторов, имеющих отношение к рискам. Но выбор решающих факторов будет неизбежно зависеть от конкретных обстоятельств.

Опираясь на многочисленные инновационные программы, таможенные службы и участники внешнеэкономической деятельности, присоединившиеся к системе стандартов ВТО, приводят в соответствие стандарты принципа 2.

Стандарт 1 – Партнерство

Авторизованные экономические операторы, осуществляющие свою деятельность на международных путях поставок товаров, проводят самооценку с учетом заранее установленных стандартов по безопасности и передового опыта с тем, чтобы их собственные программы и процедуры обеспечивали адекватные гарантии для своих отправок и контейнеров вплоть до выхода из-под таможенного контроля в пункте назначения.

СИСТЕМОЙ
ВЫДВИГАЮТСЯ
КРИТЕРИИ,
В СООТВЕТСТВИИ
С КОТОРЫМИ
КОМПАНИИ,

УЧАСТВУЮЩИЕ В
ПОСТАВКАХ ТО-
ВАРОВ, МОГУТ
ПОЛУЧИТЬ СТА-
ТУС АВТОРИЗО-
ВАННОГО ПАРТ-
НЕРА ПО ПОД-
ДЕРЖАНИЮ БЕЗ-
ОПАСНОСТИ.

→ **Стандарт 2 – Безопасность**

Авторизованные экономические операторы используют в своей деятельности заранее определенные методы обеспечения безопасности, основанные на самом передовом опыте.

Стандарт 3 – Авторизация

Таможенные службы совместно с представителями торгового сообщества разрабатывают порядок присвоения статуса соответствия или процедуры аккредитации по критериям качества, которые обеспечивают компаниям, имеющим статус авторизованного экономического оператора, соответствующие стимулы.

Стандарт 4 – Технологии

Все стороны сохраняют целостность грузов и контейнеров посредством содействия использованию современных технологий.

Стандарт 5 – Коммуникация

Таможенная служба регулярно обновляет программы партнерства «таможня – бизнес» с тем, чтобы способствовать внедрению минимальных стандартов безопасности и методов обеспечения безопасности путей поставок, основанных на самом передовом опыте.

Стандарт 6 – Содействие

Таможенные службы работают совместно с авторизованными экономическими операторами для обеспечения максимальной безопасности и содействия функционированию международных путей поставок, начинающихся на ее таможенной территории или проходящих через нее.

онной схеме работы приходит комплексный аутсорсинг, предоставляемый логистическими интеграторами. Спрос на комплексный аутсорсинг в России растет на 20–30% в год. Уже сегодня логистические операторы разрабатывают цепь поставок и управляют ими. Именно логистический оператор работает с поставщиками, владеет полной информацией об отгрузке, при необходимости проводит дополнительные операции по взвешиванию, пересчету, уточнению документов. В России среди логистических операторов уже есть компании, которые отвечают требованиям стандартов безопасности или приближаются к ним и готовы к сотрудничеству с таможенными службами.

В подтверждение сказанному могу привести только один пример организации поставки оборудования для крупной добывающей компании логистическим оператором «Севертранс». Данный проект включал: работу с поставщиками, выбор места консолидации, выбор вида транспорта, определение количества транспортных средств и их характеристик, разработку маршрутов и графиков движения с учетом ограничений по весу груза, размерам, проведение экспертизы дорожных условий, организацию таможенного оформления, страхование груза. Таким образом, через оператора прошел материальный, информационный и финансовый поток.

Сегодня логистические операторы заинтересованы в прозрачности поставок, способствуя этому, могут и должны стать союзниками таможенными службами.

Еще один аспект – это использование принципов стандартов безопасности при размещении СВХ и таможенных постов. Мы являемся свидетелями перехода от стихийного развития транспортно-логистического рынка к созданию системы транспортно-логистического рынка. Речь о принятой в прошлом году программе в Москве и Московской области по этим вопросам. Создание новых крупных объектов приведет к необходимости изменить схемы размещения СВХ и таможенных постов. В связи с этим особенно необходимо использовать европейский опыт, разработать требования к указанным объектам, критерии безопасности, продолжить изучение опыта зарубежных стран по применению стандартов безопасности ВТО.

ЛОГИСТИКА В НОВОМ АМПЛУА

Итак, некоторые выводы. Помимо общих стратегических преимуществ принятия принципов стандартов безопасности ВТО, есть и чисто российские особенности в работе по новой системе: отечественные логистические компании выйдут на новый уровень развития! Сегодня многие экспортеры или импортеры работают по следующему принципу: заключают договоры с транспортными компаниями, складскими операторами, таможенными брокерами, экспедиторами, сохраняя за собой координацию поставки. При этом информационная база участников процесса доставки разрознена, что часто приводит к потере важной информации. Очевидно, по этой причине таможенные службы делают ставку именно на участников ВЭД. Однако на смену традици-

▶ **МЫ ЯВЛЯЕМСЯ
СВИДЕТЕЛЯМИ
ПЕРЕХОДА** ОТ

СТИХИЙНОГО
РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКО-
ГО РЫНКА К СОЗ-
ДАНИЮ СИСТЕ-
МЫ ТРАНСПОРТ-
НО-ЛОГИСТИЧЕС-
КИХ СИСТЕМ

Экономика, управление, транспорт

транспортное

ДЕЛО РОССИИ

Приглашаем Вас, соискатели ученых степеней!

Журнал «Транспортное дело России»

издается с 1999 года, в т.ч. и как издание ВАК РФ.

Предлагаем публикацию научных трудов

по всем отраслям и направлениям научной деятельности.

- ✓ **Корпоративно:** научные сборники «Транспортное дело России»
- ✓ **Индивидуально:** статьи в очередных номерах журнала.

- ✓ **Уже изданы:**
 - сборник «Проблемы водного транспорта Российской Федерации» – по Югу России;
 - сборники «Морскому транспорту – инновации и эффективность», «Наука и практический опыт дальневосточников – интенсификации деятельности морского транспорта России» и «Актуальные вопросы безопасности и эффективности транспортного комплекса» – по Дальнему Востоку;
 - сборник Астраханского государственного технического университета – «Морские технологии, энергетика, транспорт»;
 - сборники «Инновационные проекты на транспорте» и др.

У нас:

- **Индивидуальная работа с авторами**
- **Оперативный выход материалов**

Уникальный случай – доступно каждому

Справки по тел./факсу: (495) 366-62-55, 365-47-22

Тел.: 763-54-20

e-mail: morvesti@mail.cnt.ru,

[www: morvesti.ru/tdr/](http://www.morvesti.ru/tdr/)

Отпечатано в ГУП «ИПК «Московская правда», 101990,
Москва, Поталовский пер., д. 3.
Тираж 350 экз. Общий тираж 1000 экз.

Журнал выходит с 1999 года, в т.ч. и как издание ВАК РФ

ЭКСПЕДИТОР-2007: ВАХТУ СДАЛ. ЭКСПЕДИТОР-2008: ВАХТУ ПРИНЯЛ!

стр. 50-51

09

МЭ

№ 06 (59) 2007

-3

ОРГАНИЗАТОРЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «ДЕНЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКСПЕДИТОРА» УЖЕ НАЧАЛИ ПОДГОТОВКУ К СЛЕДУЮЩЕМУ МЕРОПРИЯТИЮ. ТРАДИЦИОННО ВО ВРЕМЯ ЕГО ПРОВЕДЕНИЯ СОБИРАЮТСЯ СПЕЦИАЛИСТЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОГО СООБЩЕСТВА РАЗНЫХ СТРАН. ТАК, В ЭТОМ ГОДУ НА ФОРУМ ПРИБЫЛО БОЛЕЕ 100 УЧАСТНИКОВ ИЗ 15 СТРАН МИРА, В ТОМ ЧИСЛЕ ИЗ АВСТРИИ, АЗЕРБАЙДЖАНА, БЕЛЬГИИ, БОЛГАРИИ, ГЕРМАНИИ, КАЗАХСТАНА, ЛИТВЫ, НИДЕРЛАНДОВ, МОЛДОВЫ, ПОЛЬШИ, РОССИИ, УКРАИНЫ, УЗБЕКИСТАНА, ШВЕЙЦАРИИ И ЭСТОНИИ. ИТОГИ БЫЛИ ПОДВЕДЕНЫ, ПЛАНЫ ВЫСТРОЕНЫ.

Текст: Светлана БУРМИСТРОВА

→ — За последний экспедиторский год ассоциация «Укрвнештранс» отстаивала интересы и права своих членов в режиме двухполюсного сотрудничества с «Укрзалізницею» и Гостаможслужбой, — отметил президент Ассоциации транспортно-экспедиторских организаций Украины «Укрвнештранс» Борис Михеев. — И сейчас мы планируем вывести наши партнерские взаимоотношения на новый уровень. В первую очередь это расширение партнерства с властными органами Украины: Министерством транспорта и связи, Минэкономики и Гостаможслужбой. Также в планах «Укрвнештранса» расширение связей с международными представителями транспортно-экспедиторской и логистической отрасли. К примеру, с ассоциациями экспедиторов России, Белоруссии и других ассоциаций СНГ и с западно-европейскими коллегами в рамках проекта Межправительственной комиссии TRACECA «Курсы по обучению экспедиторов груза».

По информации Бориса Михеева, развитие партнерства и сотрудничества ассоциации «Укрвнештранс» направлено на оказание содействия мультимодальным грузоперевозкам, а также ускоренным, безопасным, наиболее надежным и эффективным перевозкам по коридору TRACECA с целью повышения безопасности и улучшения доступа на международные рынки, а также повышения конкурентоспособности коридоров TRACECA.

Выступление Бориса Михеева дополнил президент «ПЛАСКЕ» ЗАО Олег Платонов, более

подробно остановившись на главных целях проведения международного форума экспедиторов: создании единой транспортной документации для субъектов предпринимательской деятельности, которая бы облегчила режим прохождения таможенного контроля перевозки транзитных грузов, а также при экспорте и импорте.

— Окончательная наша цель — это создание варианта, когда субъект предпринимательской деятельности сможет самостоятельно из своего офиса создать документ, отправить его в таможню, не тратя при этом лишнего времени, — подчеркнул Олег Платонов.

Действительно, логистика — это бизнес, и этому бизнесу придется быть «коммерчески жизнеспособным», — такая мысль генерального директора Европейской ассоциации экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг (CLECAT) Марко Соржетти задала тон дальнейшей дискуссии специалистов отрасли. По его словам, сегодня «бизнес ЕС нуждается в поставщиках логистики, успешно конкурирующих в глобальной экономике». Логистический сектор ЕС имеет стабильный ежегодный прирост 5%, что обеспечивает его лидерство в мире. Однако, несмотря на стабильность, Евросоюз серьезно говорит о сохранении конкурентоспособности.

Среди основных вопросов, требующих решения и проработки в ближайшее время, по мнению секретаря Комитета Организации со-

▶ **ЛОГИСТИЧЕСКИЙ
СЕКТОР ЕС ИМЕ-
ЕТ СТАБИЛЬНЫЙ
ЕЖЕГОДНЫЙ**

ПРИРОСТ 5%,
ЧТО ОБЕСПЕЧИ-
ВАЕТ ЕГО ЛИДЕР-
СТВО В МИРЕ.



ЭКСПЕДИТОРЫ ЗА ОДНИМ СТОЛОМ

дружества железных дорог (ОСЖД) Кальмана Шомоди, значатся: формирование международных железнодорожных тарифов на пассажирские и грузовые перевозки, а также организация сотрудничества по эксплуатационным, техническим, финансовым, экологическим вопросам железнодорожного транспорта.

И сегодня технические памятки ОСЖД выполняют роль международных стандартов, обеспечивающих техническую совместимость, — отметил Шомоди.

Но никакие планы не сумеют реализоваться без укрепления главной составляющей отрасли — самой профессии «экспедитор». Этой теме посвятил свое выступление постоянный секретарь проекта TRASECA в странах СНГ Михаил Прокофьев.

— Экспедиторы, то есть «универсальные перевозчики» должны уметь использовать в комбинации сильные стороны каждого вида транспорта на мировом уровне, — отметил он, — предоставлять своим клиентам и, следовательно, всему обществу услуги самого высокого уровня в плане эффективности, стоимости и воздействия на окружающую среду в самом широком смысле этого понятия (экономика, экология, энергетика).

Еще в 1996 году в структуру Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA) был включен Консультативный орган по профессиональной подготовке (ABVT). Главной целью создания ABVT было продвижение стандартов профессиональной подготовки в области экспедирования и развитие программ подготовки на уровне национальных ассоциаций. Органом ABVT были разработаны и утверждены минимальные стандарты FIATA для защиты национальных программ. Такая за-

щита проводится дважды в год во время мероприятий FIATA. Национальные ассоциации, успешно защитившие свои программы, получают право проведения курсов профессиональной подготовки с получением диплома FIATA, который признается профессионалами во всем мире. В ближайших планах ABVT утверждение минимальных стандартов FIATA по программе курса для опытных экспедиторов и для преподавателей курсов FIATA.

На международном форуме экспедиторов в рамках конференции «Роль транспортных коридоров в процессе интеграции Украины в ЕС и ВТО» впервые в истории Украины между Государственной таможенной службой Украины и Ассоциацией транспортно-экспедиторских организаций «Укрвнештранс» был подписан меморандум. Этим документом украинские таможенники и экспедиторы закрепили сотрудничество по решению задач упрощения и ускорения таможенных процедур и создания эффективного механизма их реализации. Начальник отдела вопросов развития рынка услуг внешней торговли Департамента внешнеэкономической политики Министерства экономики Украины Виктория Мулявка сообщила, что была принята программа внедрения электронного документооборота с электронно-цифровой подписью.

Итак, «День международного экспедитора-2007» передал эстафету новому году. Летом 2008-го новые вопросы найдут свои решения. Но одна задача останется неизменной для экспедиторов во все времена: суметь проконтролировать вековые пути движения грузов, которые идут и будут идти во все времена, как бы ни назывались их сопровождающие — путешественники, купцы или специалисты логистики.

МЭ

ЗНАЧАТСЯ:
ФОРМИРОВАНИЕ
МЕЖДУНАРОД-
НЫХ ЖЕЛЕЗНО-
ДОРОЖНЫХ

ТАРИФОВ
НА ПАССАЖИР-
СКИЕ И ГРУЗО-
ВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

УНИФИЦИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА И ОБЫЧАИ ДЛЯ ДОКУМЕНТАРНЫХ АККРЕДИТИВОВ

Издание 2007 года

стр. 52-57

10

МЭ

№ 06 (59) 2007

С

В СВЯЗИ С ПРОИЗОШЕДШИМИ В ТЕЧЕНИЕ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ ИЗМЕНЕНИЯМИ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, В КОММЕРЧЕСКОЙ, БАНКОВСКОЙ, ТРАНСПОРТНОЙ И ЭКСПЕДИТОРСКОЙ СФЕРАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВАЯ ПАЛАТА ПЕРЕСМОТРЕЛА ДЕЙСТВОВАВШИЕ С 1 ЯНВАРЯ 1994 ГОДА УНИФИЦИРОВАННЫЕ ОБЫЧАИ ДОКУМЕНТАРНЫХ АККРЕДИТИВОВ И ПРАКТИКУ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ (THE UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS). МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ПУБЛИКАЦИЮ НЕОФИЦИАЛЬНОГО ПЕРЕВОДА ДОКУМЕНТА. ТЕКСТ ПРЕДОСТАВЛЕН АССОЦИАЦИИ РОССИЙСКИХ ЭКСПЕДИТОРОВ СЕКРЕТАРИАТОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЭКСПЕДИТОРСКИХ АССОЦИАЦИЙ (ФИАТА).

Текст: Валентин БАЛАЛАЕВ

Статья 16. РАСХОЖДЕНИЕ В ДОКУМЕНТАХ. ОТКАЗ ОТ ПРЕТЕНЗИИ И УВЕДОМЛЕНИЕ

1. Если исполняющий банк, действующий на основе своих полномочий, подтверждающий банк, если такой участвует в платежах, или банк-эмитент устанавливают, что предъявленные документы не соответствуют установленным требованиям, они могут отказаться от акцепта этих документов и производства платежей по ним.

2. Если банк-эмитент устанавливает, что предъявляемые документы не соответствуют принятым требованиям, он может по собственной инициативе обратиться к приказодателю с предложением отказаться от приема противоречащих документов. Однако это положение не распространяется на период, упомянутый в статье 14, пункт б.

3. Если исполняющий банк, действующий на основе своих полномочий, подтверждающий банк, если таковой привлекается к операциям, или банк-эмитент принимают решение отказаться от производства платежей или от акцепта векселей, в этом случае они должны выдать предъявителю единое уведомление по этому вопросу.

Это уведомление должно содержать следующее положение:

- что банк отказывается произвести платежи или акцептовать вексель;
- указать на каждое несоответствие в документах, в силу которых банк отказывается от производства платежей или акцепта векселей;
- что банк задерживает документы до получения дальнейших указаний от предъявителя этих документов;

– что банк-эмитент держит в своем распоряжении эти документы до тех пор, пока он не получит от приказодателя сообщение об отказе от предъявления права и согласия принять этот отказ или пока не получит дальнейших указаний от предъявителя документов принять этот отказ;

– что банк возвращает эти документы или что банк действует в соответствии с ранее полученным от предъявителя поручением.

4. Уведомление, требуемое в соответствии с подпунктом статьи 16, должно быть представлено по электронным средствам связи, если это сделать невозможно, то уведомление может быть сделано другими средствами доставки не позже чем по истечении пятого банковского дня, следующего за днем представления документов.

5. Исполняющий банк, действующий в соответствии с полученными полномочиями, подтверждающий банк, если таковой привлекается к делу, или банк-эмитент могут после передачи уведомления, требуемого в пунктах а, б статьи 16, возвращают документы предъявителю в любое время.

6. Если банк-эмитент или подтверждающий банк не исполняют действия, предусмотренные настоящей статьей, то претензии о несоответствии документов согласованному предъявлению не будут приниматься.

7. Если банк-эмитент откажется от производства платежей по аккредитиву, или подтверждающий банк откажется от производства платежей или от акцепта векселей и сделает об этом заявление и уведомит приказодателя согласно положениям этой статьи, то эти банки имеют право предъявить претензии на возмещение расходов, понесенных ими в связи с возвращением платежей.

Статья 17. ОРИГИНАЛЫ ДОКУМЕНТОВ И ИХ КОПИИ

В банк должно быть представлено как минимум по одному подлинному экземпляру каждого предусмотренно в аккредитиве документа.

Банк должен рассматривать в качестве подлинного экземпляра любой документ, имеющий подлинную подпись, печать предъявителя этого документа, если только документе не содержится указания на то, что этот документ не является подлинным.

Если в документе не содержится противоположных указаний, то банк принимает документы в качестве подлинных, если:

эти документы, судя по всему, написаны, отпечатаны или перфорированы рукой автора документа, т.е. эмитента ценных бумаг, или что

этот документ напечатан на официальном бланке эмитента, или что

в документе содержится указание на то, что он является подлинным, если нет четкого указания на то, что это относится к предоставленному документу.

Если аккредитив требует предоставления копий документов, то в этом случае допускается предоставление либо подлинника, либо копии документа.

Если аккредитив требует предоставления нескольких подлинных экземпляров и копий документов с использованием таких терминов, как «дубликат», «двойной» или «два экземпляра», в этом случае достаточным является предоставление, по крайней мере, по одному подлинному экземпляру документов, а остальное количество – в копиях, кроме случаев, когда в самом документе указывается противоположное.

Статья 18. КОММЕРЧЕСКИЙ СЧЕТ-ФАКТУРА

Коммерческий счет-фактура:

должен быть выписан бенефициаром (за исключением случаев, предусмотренных в статье 38);

должен быть составлен от имени приказодателя (за исключением случаев, предусмотренных в пункте статьи 38);

должен быть составлен в валюте, предусмотренной в аккредитиве и

не требует подписи.

Исполняющий банк, действующий согласно своим полномочиям, подтверждающий банк, если таковой предусмотрен в документах, или банк-эмитент не могут аннулировать коммерческий счет-фактуру, выписанный на сумму, превышающую сумму, разрешенную к платежу в аккредитиве, и это решение банков является обязательным для всех участников при условии, что данные банки не произвели платежей и не акцептовали тратту на сумму, превышающую сумму, разрешенную к платежу по аккредитиву.

3. Описание товаров, услуг или работ в коммерческом счете-фактуре должно соответствовать описанию товаров, услуг или работ в аккредитиве.

Статья 19. ТРАНСПОРТНЫЙ ДОКУМЕНТ, ПОКРЫВАЮЩИЙ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА КАК МИНИМУМ ДВУМЯ РАЗНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

1. Транспортный документ, покрывающий перевозку груза как минимум двумя видами транспорта, независимо от своего наименования должен содержать наименование перевозчика и быть подписан:

– перевозчиком или назначенным агентом, или от имени перевозчика,

– или капитаном судна, или от имени капитана судна. Подлинность подписи перевозчика, капитана или агента должна быть удостоверена.

В случае подписи документа назначенным агентом должно содержаться указание на то, что эта подпись сделана агентом от имени и по поручению или перевозчика, или капитана.

– содержать указание на то, что товары отправлены, приняты под ответственность или погружены на борт судна в месте, указанном в аккредитиве. Это указание должно быть сделано в печатном виде или посредством штампа или в виде любой другой записи, содержащей дату отправки груза, дату принятия его под ответственность или дату погрузки на борт судна. При этом необходимо иметь в виду, что если в транспортном документе содержится указание о дате отправки груза, о принятии груза под ответственность или о дате погрузки на борт судна, то эта дата считается датой отгрузки;

– содержать указание на место отправки груза, взятия груза под ответственность или отправки груза, а также указание на место окончательного назначения груза, указанного в аккредитиве, даже если:

а) транспортный документ указывает дополнительно другое место отправки, принятия груза под ответственность или отправки груза, или место окончательного назначения груза, или

б) транспортный документ содержит пометку «предназначен» или подобные выражения в отношении судна, порта погрузки и порта разгрузки;

в) должен быть единственным транспортным документом или, если этот документ выписан больше чем в одном подлинном экземпляре, должен содержать полный комплект, как это указано в транспортном документе;

– содержать условия перевозки или иметь ссылку на другой источник, содержащий условия перевозки (краткая форма или незаполненная обратная сторона транспортного документа). Содержание условий перевозки в транспортном документе не проверяется;

– не должно содержаться указания на то, что транспортный документ подпадает под действие «чартер-партии».

2. Для целей этой статьи понятие «перегрузка» означает выгрузку товара из одного транспортного средства и погрузку этого товара на другое транспортное средство (независимо от того, различные эти виды транспорта или нет) в процессе перевозки груза от места его отправки, взятия под ответственность или отгрузки в место назначения, указанное в аккредитиве.

3. Транспортный документ должен содержать указание на то, что подлежат ли грузы перегрузке или могут быть перегружены с одного транспортного средства на другое при условии, что полная перевозка груза покрывается одним и тем же видом транспорта.

Транспортный документ, содержащий указание о том, что предусмотрена перегрузка или не предусмотрена перегрузка, принимается, даже если в аккредитиве такая перегрузка запрещена.

Статья 20. КОНОСАМЕНТ

1. Коносамен независимо от его наименования должен содержать следующие данные:

- наименование перевозчика и быть подписанным:
- перевозчиком или назначенным агентом от имени и по поручению перевозчика,
- капитаном или назначенным агентом от имени и по поручению капитана.

Подпись перевозчика, капитана судна или агента должна быть удостоверена как подпись перевозчика, капитана или агента.

Подпись агента должна содержать указание о том, что транспортный документ подписан агентом от имени или по поручению перевозчика, или от имени и по поручению капитана судна:

- указание на то, что товары были погружены на поименованное судно в порту погрузки, указанном в аккредитиве, в заранее напечатанном виде или в бортовом извещении, содержащим дату погрузки товара на борт судна.

Датой выпуска коносамента будет считаться дата отгрузки, если только в коносаменте и в бортовом извещении не содержится указания на то, что датой отгрузки считается дата, указанная в бортовом извещении в качестве даты отгрузки.

Если в коносаменте содержится запись «подразумеваемое судно» или подобное выражение в отношении наименования судна, то требуется указывать в бортовом извещении дату отгрузки и действительное наименование судна;

- содержать указание об отправке груза из порта погрузки в порт разгрузки так, как это определено в аккредитиве.

Если в аккредитиве не указано наименование порта погрузки, как это определено в аккредитиве как порт погрузки, или содержится выражение «подразумеваемый»

или подобные этому выражению формулировки в отношении порта погрузки, то в бортовом извещении требуется указывать дату отгрузки и наименование судна. Это положение применяется даже тогда, когда погрузка груза на названное судно или его отправка уже указаны в печатном виде в коносаменте;

- быть единственным подлинным экземпляром коносамента или, если коносамент выписан в более чем одном подлинном экземпляре, указывать полный комплект в соответствии с данными этого коносамента;

– содержать условия перевозки или иметь ссылку на другой источник, содержащий условия перевозки (краткая форма документа или незаполненная обратная сторона коносамента). Содержание условий перевозки не проверяется;

- содержать указание на то, что документ подпадает под действие условий чартер-партии.

2. С точки зрения настоящей статьи перевалкой считается выгрузка товара с одного судна и погрузка этого товара на другое судно в процессе перевозки из порта погрузки в порт разгрузки, указанные в аккредитиве.

3. В коносаменте может содержаться указание на то, что товары могут быть перегружены при условии, что полная перевозка покрывается одним и тем же коносаментом;

- коносамент, содержащий указание о том, что возможна перевалка груза, принимается, даже если в аккредитиве содержится указание на запрещение перевалки в случае, если грузы отправлены в контейнере, прицепе, лихтеровозе и если этому есть свидетельство в коносаменте.

4. Положения коносамента о праве перевозчика осуществлять перевалку не принимаются во внимание.

Статья 21. НЕОБОРОТНАЯ МОРСКАЯ НАКЛАДНАЯ

1. Необоротная морская накладная независимо от ее наименования должна содержать наименование перевозчика и быть подписана:

- перевозчиком или названным агентом от имени перевозчика, капитаном или названным агентом от имени капитана.

Подпись перевозчика, капитана или агента должна быть установлена как подпись перевозчика, капитана или агента, подписавшего документ от имени и по поручению перевозчика или от имени и по поручению капитана;

- содержать указание на то, что товары погружены на борт названного судна в указанном в аккредитиве порту. Это указание должно производиться:

- а) в виде заранее напечатанных формулировок или
- б) в виде бортовой записи с указанием даты погрузки товара на судно.

Датой выдачи необоротной морской накладной считается дата отгрузки, если в этой накладной не содержится

указания в бортовой записи о дате отгрузки. В этом случае датой отгрузки будет считаться дата, указанная в бортовой записи.

Если в необоротной морской накладной содержится запись «предполагаемое судно» или подобное выражение, касающееся названия судна, то в бортовой записи требуется указать дату отгрузки и наименование фактического судна;

– указывать отгрузку из порта погрузки в порт разгрузки, указанные в аккредитиве;

– если в необоротной морской накладной не указано наименование порта погрузки, заявленного в аккредитиве в качестве порта погрузки, или если в этой накладной содержится указание «предназначенный» или подобное выражение в отношении порта загрузки и бортовая запись содержит наименование порта погрузки, заявленного в аккредитиве, то требуется указать наименование судна и дату отправки. Это положение применяется, даже если погрузка на судно или отправка на названном судне были заранее внесены в необоротную морскую накладную;

– быть единственным подлинным экземпляром необоротной морской накладной или, если выписана в более чем одном подлинном экземпляре, быть полным набо-

ром документа, как это указано в необоротной морской накладной;

– содержать условия перевозки или иметь ссылку на другой источник, содержащий условия перевозки (краткая форма или обратная сторона накладной);

– содержание условий перевозки не проверяется;

– не содержать указания на то, что документ подпадает под действие «чартер-партии».

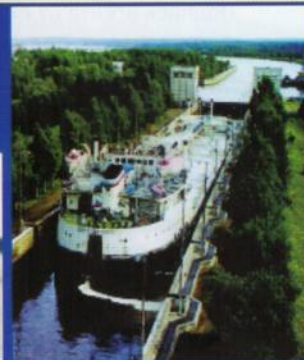
2. Для целей настоящей статьи перегрузка означает выгрузку товара из одного судна и погрузку его на другое судно в процессе перевозки груза из порта погрузки в порт разгрузки, заявленные в аккредитиве.

3. В необоротной морской накладной может содержаться указание о том, что товары будут или могут быть перегружены при условии, что вся перевозка покрывается одной и той же необоротной морской накладной.

4. Необоротная морская накладная, в которой содержится указание о том, что перегрузка будет или может быть осуществлена, принимается, даже если в аккредитиве содержится запрещение производить перегрузку, если товары погружены и перевозятся в контейнере, прицепе или на лихтере, о чем есть указание в этой необоротной морской накладной.

ЭЦНИИЭВТ

- Комплексное развитие внутреннего водного транспорта
- Экономика и управление на внутреннем водном транспорте
- Интеграция внутреннего водного транспорта в общеевропейскую воднотранспортную систему
- Эксплуатация внутреннего водного транспорта
- Совершенствование средств связи и судовождения
- Информационно-логистический центр на внутреннем водном транспорте
- Научно-методический центр по земельным отношениям на внутреннем водном транспорте
- Научно-методический центр охраны труда
- Аспирантура
- Диссертационный совет д.223.010.01 «Экономика и управление народным хозяйством (транспорт)»: защита диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата экономических наук



105187, г. Москва, Окружной проезд, 15

Тел. (495) 365-45-77, факс 369-71-35

E-mail: cniievt@mtu-net.ru

Центральный научно-исследовательский институт экономики и эксплуатации водного транспорта

5. Оговорки, содержащиеся в необоротной морской накладной и касающиеся права перевозчика на осуществление перегрузки, не принимаются во внимание.

Статья 22. КОНОСАМЕНТ НА УСЛОВИЯХ ЧАРТЕР-ПАРТИИ

1. Коносамент, независимо от его наименования, содержащий указание о том, что он подпадает под действие чартер-партии (коносамент на условиях чартер-партии), должен быть подписан:

- капитаном судна или названным агентом от имени и по поручению капитана, или
- владельцем или названным агентом от имени и по поручению владельца, или
- фрахтователем или названным агентом от имени и по поручению фрахтователя.

Любая подпись капитана судна, владельца, фрахтователя или агента должна быть идентифицирована как подпись капитана судна, владельца, фрахтователя или агента.

Любая подпись агента должна быть подтверждена записью о том, что этот агент подписал документ от имени и по поручению капитана судна, владельца или фрахтователя.

Подпись агента от имени и по поручению владельца или фрахтователя должна содержать наименование владельца или фрахтователя, от имени и по поручению которых подписывается этот документ;

- указывать на то, что товары были погружены на борт названного судна в порту, указанном в аккредитиве;
- в предварительно напечатанном виде или
- содержать в бортовой записи дату погрузки груза на борт судна.

Дата выписки чартерного коносамента будет считаться датой отгрузки, если в нем не будет содержаться бортовой записи, указывающей другую дату отгрузки. В этом случае дата, установленная в бортовой записи, будет считаться датой отгрузки;

- указывать наименование порта погрузки и порта разгрузки, как это записано в аккредитиве. Портом разгрузки могут также считаться ряд портов или географическая зона согласно записи в аккредитиве;

– быть единственным подлинным экземпляром коносамента на условиях чартер-партии. В случае если выписан более чем один подлинный экземпляр коносамента, быть комплектом или полным набором подлинных экземпляров коносамента на условиях чартер-партии;

банк не будет проверять договоры на чартерные коносаменты, даже если по условиям аккредитива требуется представлять такие договоры.

Статья 23. АВИАТРАНСПОРТНЫЙ ДОКУМЕНТ

1. Авиатранспортный документ независимо от его наименования должен:

- содержать наименование перевозчика и быть подписанным:
- перевозчиком или
- названным агентом от имени и по поручению перевозчика.

Любая подпись перевозчика или агента должна быть идентифицирована как подпись перевозчика или агента.

Любая подпись агента должна быть подтверждена записью о том, что он подписал документ от имени и по поручению перевозчика;

- содержать указание о том, что товары приняты к перевозке;
- содержать указание на дату выдачи документа.

Датой выписки документа считается дата отгрузки. Если в авиатранспортном документе не содержится конкретной записи о фактической дате отгрузки, то в этом случае дата этой записи будет считаться датой отгрузки.

Любая другая информация относительно номера рейса и даты, сделанная в авиатранспортном документе, не будет приниматься во внимание при определении даты отгрузки;

- содержать наименование аэропорта отправления и аэропорта назначения, указанные в аккредитиве;
- быть подлинным экземпляром для отправителя или грузоотправителя, если даже в аккредитиве содержится указание о полном наборе подлинного экземпляра авиатранспортного документа;
- содержать условия перевозки или иметь ссылку на другой источник, содержащий условия перевозки. Содержание условий перевозки не будет проверяться.

2. Для целей настоящей статьи перегрузка означает выгрузку груза из одного воздушного судна и погрузку его в другое воздушное судно в процессе перевозки из аэропорта отправления в аэропорт назначения, указанный в аккредитиве.

3. В авиатранспортный документ, содержащий указание на возможность перегрузки, принимается, даже если аккредитив запрещает такую перегрузку.

Статья 24. ТРАНСПОРТНЫЙ ДОКУМЕНТ НА АВТОДОРОЖНУЮ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ПЕРЕВОЗКУ И ПЕРЕВОЗКУ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Транспортный документ на автодорожную, автомобильную перевозку и на перевозку по внутренним водным путям независимо от наименования должен:

Содержать наименование перевозчика и

быть подписанным перевозчиком или названным агентом от имени и по поручению перевозчика или

содержать указание на прием товара перевозчиком и агентом от имени и по поручению перевозчика. Это указание может быть сделано в письменном виде, в печатном виде или в виде любой другой записи в документе.

Любая подпись, печать или запись о получении товара перевозчиком или агентом должна быть идентифицирована в качестве подписи перевозчика или агента.

Любая подпись, печать или запись о получении товара в этом документе должна подтверждаться записью о том, что этот документ, подписанный документом, действовал от имени и по поручению перевозчика.

Если транспортный документ железнодорожной перевозки не указывает наименование перевозчика, то любая подпись или печать железнодорожной компании будут приниматься в качестве доказательства подписи документа перевозчиком;

Указывать дату отгрузки или дату приема груза к отгрузке, отправке или перевозке в месте, записанном в аккредитиве. Если в транспортном документе не содержится указания на дату проставления печати о приеме груза, указания на дату приема или на дату отправки, то дата выписки транспортного документа будет считаться датой отгрузки;

Указывать место отправления и место назначения груза, как это записано в аккредитиве.

Автодорожный транспортный документ должен содержать указание о том, кому выписан подлинный экземпляр документа: грузоотправителю или экспортеру, и не иметь указания, на чье имя выписан этот документ.

Железнодорожный транспортный документ, имеющий пометку «дубликат», будет приниматься в качестве оригинала.

Железнодорожный транспортный документ или транспортный документ на перевозку по внутренним водным путям будет приниматься в качестве оригинала независимо от того, есть ли на нем пометка о том, что этот документ является оригиналом или нет.

При отсутствии указания в транспортном документе количества выписанных оригиналов количество преданных экземпляров документа будет считаться полным набором оригиналов этого документа.

Для целей настоящей статьи перегрузка означает выгрузку товара из одного перевозочного средства и погрузку его в другое перевозочное средство в пределах того вида транспорта в процессе перевозки груза от места его отправления, отгрузки или перевозки в место назначения, указанное в аккредитиве.

Автодорожный, железнодорожный транспортный документ или документ на перевозку по внутренним вод-

ным путям может содержать указание на то, что товар будет или может быть перегружен при условии, что полная перевозка покрывается одним и тем же транспортным документом.

8. Автодорожный, железнодорожный транспортный документ или транспортный документ на перевозку по внутренним водным путям, содержащий указания на возможность перегрузки, принимаются банками, даже если в аккредитиве содержится указание на запрещение такой перегрузки.

Статья 25. КУРЬЕРСКИЕ И ПОЧТОВЫЕ КВИТАНЦИИ

1. Курьерская расписка, независимо от ее наименования, подтверждающая получение товара для перевозки, должна:

- содержать наименование курьерской службы, скреплено печатью или подписано названной курьерской службой в месте, из которого товары должны быть отправлены в соответствии с записями в аккредитиве; и

- содержать указание на дату получения или приема товара или любую другую запись, относящуюся к этой дате.

2. Требование о производстве платежей за курьерские услуги, включая авансовые платежи, может быть предусмотрено в транспортном документе, выписанном курьерской службой. В этом документе должно содержаться подтверждение о том, что расходы по курьерской доставке относятся на счет любой стороны, кроме получателя.

3. Почтовая квитанция или почтовый сертификат, независимо от их наименования, подтверждающие прием товара для перевозки, должны быть заверены печатью, подписаны и датированы в месте, из которого, как указано в аккредитиве, эти товары должны быть отправлены. Эта дата будет считаться датой отправки товара.

Статья 26. «НА ПАЛУБЕ», «ПОГРУЗКА И ПОДСЧЕТ ОТПРАВИТЕЛЯ», «ПО ЗАЯВЛЕНИЮ ОТПРАВИТЕЛЯ» И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ФРАХТОВЫЕ РАСХОДЫ

1. В транспортном документе не должно содержаться указаний о том, что товары грузятся или будут погружены на палубу. Оговорка в транспортном документе, указывающая на возможность погрузки товара на палубу, принимается банком.

2. Транспортный документ, содержащий такой пункт, как «погружено и составлено отправителем и «по заявлению отправителя», принимается банком.

3. Транспортный документ может содержать ссылку, сделанную в печатном или любом другом виде, на наличие расходов в дополнение к фрахту.

МЭ

НЕ ГРУЗИТЕ АПЕЛЬСИНЫ БОЧКАМИ

стр. 58-64

11

МЭ

65 (59) 2007

С

К РОЖДЕСТВЕНСКИМ И НОВОГОДНИМ КАНИКУЛАМ ПРИВОЗИТСЯ ЧУТЬ ЛИ НЕ ОСНОВНАЯ МАССА ТОВАРОВ, ПОСТУПАЮЩИХ В СТРАНУ ЗА ГОД! И, КОНЕЧНО, ПРЕДМЕТОМ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ ТАМОЖЕННИКОВ СТАНОВИТСЯ ВКУСНЫЙ БЫСТРОПОРТЯЩИЙСЯ ГРУЗ – ФАВОРИТ ПРАЗДНИЧНЫХ СТОЛОВ. ДАБЫ НЕ ДОПУСТИТЬ ПОРЧИ НЕЖНОГО ТОВАРА, КАЖДЫЙ УЧАСТНИК ВЭД ЗАИНТЕРЕСОВАН В ЕГО БЫСТРОМ ОФОРМЛЕНИИ. О ТОМ, КАК ИЗБЕЖАТЬ ЛИШНИХ ЗАДЕРЖЕК И ВОЛОКИТЫ НА ГРАНИЦЕ, РАССКАЗЫВАЕТ ДИРЕКТОР ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОТДЕЛА МОСКОВСКОЙ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ МИХАИЛ НОВОСЕЛОВ.

Текст: Михаил НОВОСЕЛОВ

Существуют особенности ввоза на территорию РФ скоропортящихся товаров, подлежащих обязательной сертификации. В соответствии с п. 3 ст. 14 Закона Российской Федерации «О сертификации продукции и услуг» установлено, что:

1. Скоропортящиеся товары, т.е. товары, транспортировка или хранение которых требуют соблюдения особых климатических условий (температура, влажность, давление и т.п.), подлежат таможенному оформлению и сертификации во внеочередном порядке.
2. При отсутствии возможности помещения товаров на склад временного хранения, имеющий специальное оборудование, позволяющий обеспечить сохранность товаров в неизменном состоянии, разрешается хранение таких товаров в иных местах, отвечающих требованиям хранения скоропортящихся товаров, под таможенным контролем.

Разрешение на хранение дается начальником таможенного органа на основании мотивированного заявления импортера или получателя товара, согласованного с руководителем местного Центра стандартизации и метрологии. Помещение товара на хранение оформляется актом. Товары считаются находящимися на временном хранении до их выпуска либо предоставления лицу в распоряжение в соответствии с избранным таможенным режимом.

Приведем перечень основных скоропортящихся товаров:

1. Овощи и грибы, свежие баклажаны, перец свежий, арбузы, дыни, огурцы, помидоры, капуста, картофель, лук репчатый, свекла столовая, брюква, редис, грибы свежие, повидло и пюре из овощей.
2. Фрукты и ягоды свежие, повидло, пюре и тесто фруктовое и ягодное.
3. Мясо и мясопродукты (в том числе птица битая и дичь) и животные жиры, мясо животных во всяком виде, сало и жиры, птица битая, эндокринное сырье, субпродукты.
4. Молоко и молочные продукты, молоко свежее, сливки, сметана, творог, сыр, брынза, масло сливочное и топленое.
5. Яйцо и яичный меланж.
6. Рыба, рыбопродукты и раки, икры живая рыбоводная и мальки, рыба всякая живая, охлажденная, мороженая, копченая, соленая и маринованная, икра всякая и раки.
7. Растения живые, деревья и кусты живые, рассада овощная, саженцы всякие и другой посадочный материал, растения вечнозеленые, цветы живые и срезанные.

ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ТОВАРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Для рынка перевозок скоропортящихся грузов определяющую роль играют железные дороги.

Такие грузы перевозятся в специализированных изотермических вагонах (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы, цистерны-термосы, молочные цистерны и изотермические вагоны-цистерны), крытых вагонах, рефрижераторных и универсальных контейнерах. Все транспортные средства, используемые для перевозок пищевых продуктов, согласно статье 19 Федерального закона «О качестве и безопасности пищевых продуктов» от 2 января 2000 г. № 29-ФЗ должны иметь санитарные паспорта, оформленные в установленном порядке. Порядок освидетельствования транспортных средств и выдачи санитарных паспортов определяют органы Госсанэпиднадзора на железнодорожном транспорте совместно с перевозчиком. Расходы перевозчика, связанные с освидетельствованием транспортных средств и выдачей санитарных паспортов на транспортные средства, возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей. Санитарные паспорта в отношении транспортных средств, не принадлежащих перевозчику, получает собственник или арендатор данных транспортных средств.

При перевозке импортных грузов через российские пограничные, передаточные станции с перегрузом их на этих станциях могут устанавливаться особые условия перевозки по соглашению между перевозчиком и грузополучателем. Допускается заключение указанных договоров с транспортно-экспедиционными организациями, уполномоченными грузоотправителями или грузополучателями. При перевозке грузов на особых условиях грузоотправитель делает отметку в транспортной железнодорожной накладной в соответствии с правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

Грузы перевозятся железнодорожным транспортом в следующих видах транспортной тары: закрытых деревянных, дощатых и картонных ящиках, а также ящиках-лотках, бочках, мешках, сетках, бидонах, флягах, барабанах, специализированных стоечных поддонах. Охлажденное, остывшее, замороженное и подмороженное мясо (туши, полутуши, четвертины) допускается перевозить без упаковки.

При предъявлении грузов к перевозке вместе с накладной грузоотправитель представляет перевозчику соответствующий документ о качестве груза, датированный днем погрузки в вагон, контейнер. В документе о качестве груза должно быть указано точное наименова-

→ СПРАВОЧНО

ФСТ снизила железнодорожные тарифы на перевозку скоропортящихся продуктов

Федеральная служба по тарифам (ФСТ) установила ряд исключительных тарифов на перевозку скоропортящихся грузов по железной дороге в 2008 году, говорится в пресс-релизе службы.

Тарифы на перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных вагонах из Таджикистана, Узбекистана, Азербайджана, Киргизии и Казахстана снижены на 50% (коэффициент 0,5).

Перевозки свежих овощей, бахчевых культур, сухофруктов, консервированной плодово-овощной продукции из Узбекистана в крытых вагонах снижены на 20% (коэффициент 0,8).

Тарифы на перевозку скоропортящихся грузов со странами Прибалтики в рефрижераторных вагонах РЖД также снижены на 15% (коэффициент 0,85).

Кроме того, ФСТ разработала систему понижающих коэффициентов к тарифам на перевозку рыбы с Сахалина в изотермических вагонах РЖД.

РАЗМЕЩЕНИЕ ГРУЗОВ В ВАГОНЕ

Грузы в вагоне размещаются так, чтобы обеспечивалось свободное открывание дверей с обеих сторон. Тарно-упаковочные и штучные грузы укладываются в междверном пространстве с отступлением от дверей на 25 см. Если груз, помещенный в междверном пространстве, неустойчив от поперечного сдвига, то двери вагона во избежание навала на них груза следует ограждать досками толщиной не менее 4 см или щитами. В этом случае груз может быть уложен вплотную к ограждению без зазора.

Замороженное мясо в тушах, полутушах и четвертинах, перевозимое без упаковки, укладывается в изотермические вагоны плотным штабелем с предварительной застилкой напольных решеток и стен на высоту погрузки бумагой. Туши баранины и свинины укладываются рядами вдоль вагона до междверного пространства, в котором туши укладываются поперек вагона. Мясо охлажденное и остывшее перевозится в рефрижераторных вагонах в подвешенном состоянии на балках с крючками так, чтобы туши, полутуши и четвертины не соприкасались между собой, с полом и со стенами вагона, правые половины полутуш и четвертин находились в одной стороне вагона от двери, а левые – в другой и их внутренние стороны были обращены к торцевой стене, на которой установлены приборы охлаждения.

При погрузке маргарина и жиров кондитерских, хлебопекарных и кулинарных грузоотправитель должен застилать напольные решетки вагонов картоном. Не допускается размещение картонных ящиков с такими грузами с установкой их на торец. Бочки с маргарином и жирами кондитерскими, хлебопекарными и кулинарными укладываются до полной вместимости с учетом грузоподъемности вагона.

Сыры сычужные твердые, маргарин, жиры кондитерские, хлебопекарные и кулинарные, упакованные в деревянные и картонные барабаны, укладываются в вагон следующим порядком: первый ярус – вдоль вагона, второй – поперек и т.д. до полной вместимости с учетом грузоподъемности вагона.

Ули или фанерные пакеты с пчелами при перевозке в крытых вагонах устанавливаются в несколько ярусов так, чтобы вентиляционные отверстия не были загорожены и между рядами был проход для проводников.

Желуди семенные в ящиках укладываются в вагонах вертикальным способом. При погрузке в крытые вагоны нижний ярус ящиков с семенными желудями устанавливается на прокладки.

При перевозке свеклы столовой, арбузов и тыквы навалом пол и стены вагона на высоту погрузки выстилаются сухой соломой или древесной стружкой слоем 10 см.

Вода минеральная, напитки безалкогольные и слабоалкогольные, в том числе газированные, пиво, расфасованные в полимерные бутылки (ПЭТ-бутылки) и жестяные банки, могут быть сформированы в обтянутый термоусадочной пленкой блок с последующим формированием в транспортные пакеты.

ние, качественное состояние, срок транспортабельности груза в сутках и температура груза перед погрузкой, а также дополнительные сведения в случае определенной группы грузов. Грузоотправитель к накладной дополнительно прикладывает:

- при перевозке плодов семечковых, косточковых, цитрусовых, бананов, ягод, овощей, бахчевых культур и картофеля – документ о содержании токсикантов в продукции растениеводства и соблюдении регламентов применения пестицидов;

- при перевозке пищевых продуктов и сырья животного происхождения – ветеринарное свидетельство или ветеринарный сертификат в соответствии с правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов, подконтрольных Госветнадзору;

- при отгрузке плодовоовощей, растений живых, семенного и посадочного материала из зон, объявленных под карантин, а также при экспортно-импортных перевозках таких грузов – фитосанитарный (карантинный) сертификат в соответствии с правилами перевозок железнодорожным транспортом подкарантинных грузов.

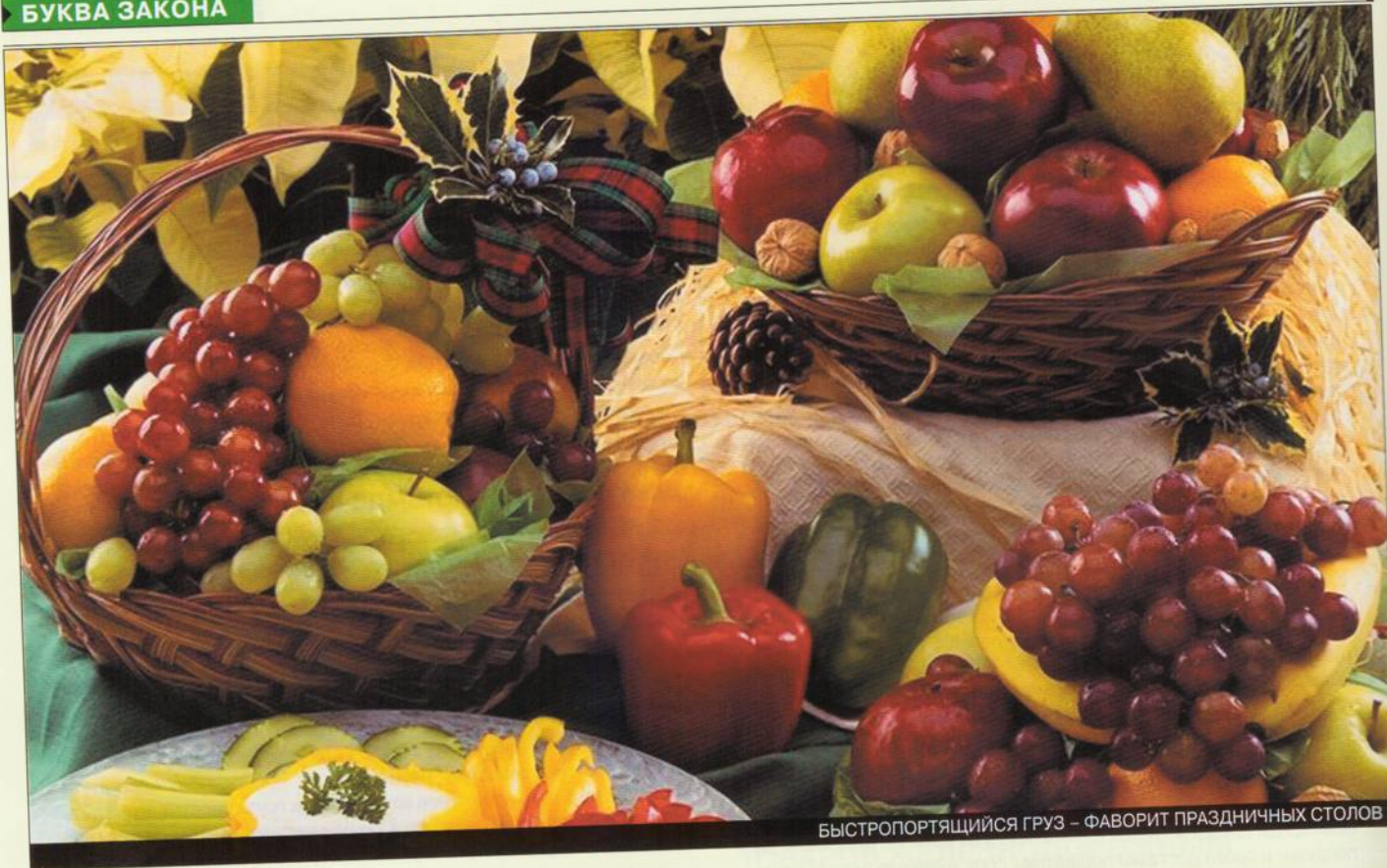
При перевозке грузов в рефрижераторной секции грузоотправитель должен представить накладную и другие сопроводительные документы на каждый грузовой вагон. В верхней части накладной («Место для особых отметок и штампов») грузоотправителем проставляется штамп «СКОРОПОРТЯЩИЙСЯ» и дата истечения срока доставки. Перевозчик вправе отказать в приеме груза к перевозке, если срок транспортабельности, указанный в документе о качестве, и предельный срок перевозки менее срока доставки, установленного в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом. Груз также не принимается к перевозке по истечении срока хранения или если суммарная продолжительность хранения от даты изготовления до погрузки и срока доставки превышает срок хранения, установленный нормативными документами. Завоз грузоотправителем грузов для погрузки в местах общего пользования разрешается только на основании принятой заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом в согласованный день погрузки.

Замороженные, мороженые, подмороженные, остывшие и охлажденные грузы в летний и переходный периоды, а также грузы, боящиеся подморозки в зимний период, должны доставляться на место погрузки защищенными от воздействия температуры наружного воздуха. Перевозка в одном вагоне, контейнере грузов разных наименований допускается только в отношении не выделяющих и не воспринимающих запахи грузов, имеющих одинаковые условия их перевозки и способ обслуживания.

Скорость перевозки грузов определяется и указывается в накладной грузоотправителем. При этом грузы в специализированных изотермических вагонах и рефрижераторных контейнерах перевозятся только большой скоростью.

При перевозке в зимний и переходный периоды одиночными вагонами грузов с отоплением перевозчик предоставляет крытые вагоны без дополнительного оборудования. Печи и печное оборудование предоставляются грузоотправителем, а устанавливаются грузоотправителем или перевозчиком по договору. Перевозка с отоплением в зимний период грузов в сопровождении проводника грузоотправителя, грузополучателя производится при температуре наружного воздуха не ниже минус 25 град. С на всем пути следования и на дальность перевозки не более 5000 км.

Промывка, ветеринарно-санитарная обработка специализированных изотермических вагонов (цистерны-термосы, молочные цистерны, изотермические вагоны-цистерны), а также рефрижераторных и универсальных контейнеров независимо от принадлежности производится грузополучателем, если иное не предусмотрено соглашением сторон. После выгрузки грузов специализированные изотермические вагоны (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) подлежат промывке во всех случаях, кроме случаев, когда на станции назначения после выгрузки всех видов консервов, слабоалкогольных и безалкогольных напитков, соков, пива, вина, шампанского, минеральной воды эти же вагоны могут быть использованы в порядке сдвоенных операций под погрузку вышеперечисленных грузов после определения новым грузоотправителем пригодности вагонов для перевозки.



БЫСТРОПОРТЯЩИЙСЯ ГРУЗ – ФАВОРИТ ПРАЗДНИЧНЫХ СТОЛОВ

Соки, нектары фруктовые и овощные, молоко и сметана стерилизованные, брынза, расфасованные в упаковку «Тетра-Брик Асептик» (далее – ТБА), могут быть сформированы в блоки из упаковок одинаковой емкости, устанавливаемых на картонный лоток, обтянутый термоусадочной пленкой.

Погрузка в вагоны мяса и мясопродуктов разрешается после осмотра их специалистами органа Госветнадзора. О назначенном времени погрузки мяса и мясопродуктов грузоотправитель уведомляет местный орган Госветнадзора не менее чем за 24 часа до подачи вагонов под погрузку. Грузоотправитель предъявляет к перевозке замороженное мясо, отвечающее следующим условиям:

- Замороженные мясные блоки должны быть завернуты в пергамент, подпергамент, целлофан или другие полимерные пленки, упакованы в ящики из гофрированного картона или специализированные изотермические картонные контейнеры, размещенные на стоечных или плоских поддонах.
- Охлажденное мясо принимается к перевозке с послеубойным сроком хранения не более 4 суток. При погрузке оно должно иметь температуру в толще мышц у костей от 0 до +4 град. С, сухую поверхность и корочку подсыхания без следов плесени, ослизнения и увлажнения. Общий срок его накопления и перевозки в летний и зимний периоды не должен превышать 12 суток, а в переходный период – 14 суток.
- Подмороженное мясо в рефрижераторных контейнерах не допускается к перевозке.
- Мясо птицы предъявляется к перевозке упакованным в ящики.
- Тушки птицы в замороженном состоянии (потрошенные и полупотрошенные) должны иметь температуру внутри тушки не выше минус 8 град. С, а потрошенные тушки в охлажденном состоянии – от 0 до +2 град. С. Общий срок хранения до погрузки и продолжительности перевозки охлажденного мяса птицы не должен превышать со дня выработки 5 суток. Мясо птицы замороженное, отгружаемое на экспорт, предъявляется к погрузке с температурой не выше минус 18 град. С.
- Тушки кроликов допускаются к перевозке в ящиках, применяемых для упаковки битой птицы, в замороженном состоянии с температурой не выше минус 9 град. С.
- Субпродукты (головы, языки, мозги, губы, ноги, сердце, легкие,

печень, почки, уши, хвосты, желудки, селезенка, вымя) для пищевых целей предъявляются к перевозке только в замороженном состоянии с температурой не выше минус 12 град. С.

– Мясокопчености предъявляются к перевозке с температурой от 0 до минус 9 град. С. Допускается прием к перевозке мясокопченостей с температурой от 0 до +4 град. С при общем сроке их накопления и перевозки не более 20 суток.

– Колбасы сырокопченые предъявляются к перевозке с температурой не выше +12 град. С, а полукопченые и варено-копченые – от минус 4 град. С до минус 9 град. С. Колбасы полукопченые и варено-копченые допускаются к перевозке с температурой от 0 до минус 4 град. С с общим сроком их накопления и перевозки не более 15 суток. Колбасы перевозятся упакованными в ящики.

– Предъявляемый к перевозке шпик должен иметь: температуру не выше +4 град. С, цвет – белый или белый с розовым оттенком без пожелтения, потемнения или каких-либо других оттенков; консистенцию – плотную, немажливую и невяжущую; запах и вкус – свойственные свежему, соленому или солено-копченому шпику без осаливания и других каких-либо посторонних привкусов и запахов. Шпик перевозится упакованным в ящики.

– Пельмени в пачках, мясные полуфабрикаты, расфасованные в лоточки и обтянутые полимерной пленкой, сосиски и сардельки в полимерной упаковке укладываются в картонные ящики и предъявляются к перевозке с температурой не выше минус 18 град. С с общим сроком их накопления и перевозки 20 суток.

– Предъявляемые к перевозке рыба мороженая, филе рыбное мороженое при погрузке должны иметь температуру не выше минус 18 град. С. Перевозку мороженой рыбы допускают только в упаковке: в ящиках вместимостью 30 – 40 кг, мешках и тюках роговых, хлопчатобумажных, пеньково-джутовых вместимостью 60 кг. Предъявляемые к перевозке филе морского гребешка, мидии, трепанги, крабовые палочки, крабы, креветки варено-морожены и другие морские продукты мороженые, кроме водорослей, при погрузке должны иметь температуру не выше минус 18 град. С.

– Рыба охлажденная перевозится в рефрижераторных вагонах, ящиках или в сухотарных бочках. Осетровые и лососевые рыбы упаковываются только в ящики. Охлажденная рыба должна иметь температуру в толще мяса у позвоночника в пределах от минус

до плюс 3 град. С. Дата упаковки должна быть указана в накладной под наименованием груза.

– Предъявляемая к перевозке рыба (в том числе и сельдь) соленая, пряного посола и маринованная должна быть упакована в деревянные, полимерные заливные или сухотарные бочки емкостью не более 50 дм³ с мешками-вкладышами из полимерных материалов, в дощатые ящики. Соленые рыбные грузы, упакованные в бочки и залитые тузлуком, перевозятся в рефрижераторных и крытых вагонах при условии застилки грузоотправителем напольных решеток рефрижераторных вагонов и пола крытого вагона бумагой, картоном или другими упаковочными материалами и засыпки их слоем опилок не менее 10 см. После выгрузки грузополучатели очищают вагоны от опилок и материалов, применяемых для застилки, и направляют их под промывку, которая производится перевозчиком за счет грузополучателя. Икра предъявляется к перевозке с температурой от 0 до минус 6 град. С.

– Живая рыба и рыбобосадочный материал (мальки) перевозятся в рефрижераторных секциях для живой рыбы (арендованных или собственных) с проводниками грузоотправителя в соответствии с правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей. К перевозке предъявляются только живые раки. Раки лиманские, озерные и прудовые принимаются к перевозке на срок не более 3 суток, а речные – до 6 суток.

– Плодоовощи предъявляются к перевозке свежими, чистыми, без механических повреждений и поврежденных вредителями и болезнями, без излишней внешней влажности, а также однородными по степени зрелости в каждой повагонной партии. Плодоовощи должны быть упакованы в соответствующую для каждого вида тару, если перевозка их без тары не предусмотрена стандартами или техническими условиями. В период массовых заготовок по согласованию с грузоотправителем и грузополучателем допускается перевозка навалом в крытых вагонах позднего картофеля, свеклы столовой, арбузов поздних, тыквы продовольственной, белокочанной капусты среднепоздних и позднеспелых сортов, а также картофеля, предназначенного для производства спирта, крахмала и патоки. Картофель для длительного хранения перевозится только в таре. Плодоовощи в рефрижераторных вагонах перевозятся только в таре.

– Бананы должны предъявляться к перевозке жесткими, с кожурой и плодоножкой зеленого цвета, с достаточно развитыми плодами, с типичной для вида формой и размерами. Бананы, предварительно уложенные в мешки из полимерной пленки с плотной увязкой горловины мешка, должны быть упакованы в картонные коробки. Бананы перевозятся только в рефрижераторных секциях или АРВ-Э. Во время перевозки вентилируются при положительной температуре наружного воздуха два раза в сутки, при отрицательной температуре – один раз в сутки включением вентиляторов на 15...20 минут. При отрицательной температуре наружного воздуха погрузка бананов со склада в рефрижераторные вагоны осуществляется только через отопляемые тамбуры. Во всех случаях в выписке из акта экспертизы должна быть указана температура наружного воздуха в период погрузки бананов. Наличие пожелтевших бананов в конце перевозки не является признаком понижения качества плодов.

– Молоко коровье (далее – молоко) предъявляется к перевозке только пастеризованное или стерилизованное в охлажденном состоянии. Молоко должно быть чистым, без посторонних привкусов и запахов, однородной жидкостью без осадка, белого цвета со слегка желтоватым оттенком. Молоко предъявляется к перевозке с температурой: пастеризованное – от +8 до +2 град. С; стерилизованное – не выше +10 град. С. Молоко стерилизованное перевозится в упакованном виде в рефрижераторных вагонах. Молоко пастеризованное перевозится наливом в молочных цистернах, не принадлежащих перевозчику или арендованных у него, между станциями, на которых у грузоотправителя и грузополучателя имеются средства для налива, слива и промывки цистерн. В летний период при температуре наружного воздуха до +30 град. С молоко при наливке в цистерны должно иметь температуру не выше +4 град. С, а при более высоких наружных температурах – не выше +2 град. С. В зимний период молоко при наливке в цистерны

должно иметь температуру не ниже +8 град. С. Цистерны при наливке заполняются молоком до половины высоты колпака. В трехсекционных цистернах разрешено заливать две крайние или одну среднюю секцию. Заполнение молоком одной крайней или крайней и средней секции не допускается. На перевозку молока в молочных цистернах распространяются общие требования к перевозке жидких грузов наливом в цистернах. Молоко стерилизованное должно быть расфасовано в пакеты ТБА или в стеклянную упаковку с укладкой в ящики.

– К перевозке предъявляются следующие молочные продукты: сметана с температурой от +6 до +2 град. С – во флягах, пакетах ТБА или стеклянных герметично закупоренных банках с укладкой в ящики; творог замороженный (расфасованный) с температурой не выше -18 град. С – в ящиках. Фляги со сметаной должны быть плотно закрыты крышками с прокладкой из резины, пергамента или подпергамента и опломбированы.

– Железнодорожным транспортом общего пользования перевозятся йогурты со стабилизаторами (далее – йогурты), имеющие срок годности от 14 до 30 суток, и йогуртные продукты термизированные (далее – йогуртные продукты), имеющие срок годности более 2 месяцев. Перевозка их производится в рефрижераторных вагонах. Йогурты и йогуртные продукты в герметичной полимерной упаковке или в пакетах ТБА упаковываются в блоки (установленные на картонные лотки, обтянутые полимерной пленкой) или в картонные ящики. Йогурты и йогуртные продукты в блоках принимаются к перевозке в транспортных пакетах, высота которых не должна превышать 110 см. При погрузке в рефрижераторные вагоны йогурты должны иметь температуру +4 град. С, йогуртные продукты – от +4 до +15 град. С. Суммарный срок до погрузки и продолжительности перевозки йогуртов не должен превышать 2/3 общего срока хранения. Йогурты без стабилизаторов по железным дорогам не перевозятся.

– Ящики при перевозке масла монолитом должны быть выстланы пергаментом, алюминиевой кашированной фольгой, полимерной пленкой или другим упаковочным материалом, заменяющим их. Дощатые ящики должны быть забиты, а по торцам скреплены стальной лентой или проволокой. Картонные ящики должны быть оклеены клеевой лентой на бумажной основе или полиэтиленовой с липким слоем.

– Майонез предъявляется к перевозке расфасованным в стеклянные банки, тубы алюминиевые, покрытые пищевым лаком, пакеты герметические из полимерных материалов. Фасованный майонез упаковывается в дощатые и картонные ящики с внутренними перегородками и продольными перегородками, а также горизонтальными прокладками. Деревянные ящики должны быть обтянуты по краям проволокой или стальной упаковочной лентой, а картонные коробки оклеены клеевой лентой. При погрузке в вагон партий майонеза различных дат выработки предельный срок перевозки всей повагонной отправки исчисляется как для партии с самой ранней датой выработки. Температура майонеза при погрузке должна быть не выше +4 и не ниже 0 град. С. Майонез перевозится во все периоды в рефрижераторных вагонах.

– Сыры сычужные твердые, мягкие и рассольные, а также сыры плавленые перевозятся в рефрижераторных вагонах. Сыры предъявляются к перевозке в возрасте (количество суток с даты выработки), предусмотренном для каждого вида согласно действующей нормативно-технической документации. Сыры сычужные твердые (швейцарский, советский, алтайский, голландский круглый и брусковый, костромской, ярославский, эстонский, степной, угличский, латвийский и др.), завернутые в оберточную бумагу, пергамент или подпергамент, должны быть упакованы в дощатые ящики и деревянные барабаны. В каждый ящик или барабан помещаются сыры одного наименования, сорта, даты выработки и одного номера варки.

– Мороженое перевозится только в рефрижераторных вагонах с догрузкой средствами грузоотправителя в летний и переходный периоды не менее 2,0...3,0 т сухого льда в каждый вагон. Температура мороженого при погрузке должна быть не выше минус 20 град. С.

– Яйца куриные пищевые (неохлажденные и охлажденные) перевозятся в специальной ячеистой упаковке, укладываемой в ящики,

→ в рефрижераторных вагонах. Яйца охлажденные предъявляются к перевозке с температурой не выше +6 град. С. Допускается перевозка в крытых вагонах яиц неохлажденных в летний период при температуре наружного воздуха не выше +25 град. С и при положительной температуре наружного воздуха в переходный период. Яйца диетические по железной дороге не перевозятся.

– Яичный меланж, желток и белок жидкие в мороженом виде (далее – яичные продукты) перевозятся в герметически запаенных банках из белой жести, упакованных в ящики. Яичные продукты предъявляются к перевозке с температурой от минус 6 до минус 18 град. С в зависимости от сроков хранения.

В отдельную группу выделяют прочие скоропортящиеся грузы.

– Стерилизованные сиропы и соки овощные, фруктовые, ягодные и нектары в стеклянной, жестяной упаковке, а также в пакетах ТБА перевозятся в специализированных изотермических вагонах (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) во все периоды, а в крытых вагонах – в переходный и летний периоды.

– Вина, в том числе игристые, шипучие и шампанское, расфасованные в бутылки, предъявляются к перевозке в ящиках. Закрытые деревянные ящики обтягиваются проволокой или стальной упаковочной лентой. Ящики из гофрированного картона обтягиваются стальной упаковочной лентой или обклеиваются бумажной лентой в два пояса. На закрытые ящики наносятся манипуляционные знаки согласно соответствующим нормативным документам. Вина в открытых ящиках перевозятся только в сопровождении проводников грузоотправителя, грузополучателя. Вина перевозятся в изотермических вагонах в течение всего года, а в крытых вагонах допускается перевозка в переходный и летний периоды в зависимости от вида продукции. Шампанское, вина игристые и шипучие во все периоды перевозятся только в рефрижераторных вагонах. Температура этих грузов при погрузке в вагоны должна быть в пределах от +8 до +16 град. С.

– Перевозка виноматериалов допускается наливом в собственных или арендованных цистернах-термосах и изотермических вагонах-цистернах (производства Германии) в сопровождении проводников грузоотправителей, грузополучателей. В изотермических вагонах-цистернах перевозка виноматериалов производится во все назначения в любое время года на предельный срок перевозки до 30 суток. В цистернах-термосах перевозка виноматериалов производится в летний и переходный периоды на предельный срок перевозки также до 30 суток, а в зимний период – не далее станции Кая Восточно-Сибирской железной дороги. Температура виноматериалов при наливке в зимний и переходный периоды должна быть не ниже +8 град. С, а в летний – не выше +15 град. С.

– Ликероводочные изделия (ликеры, пунши, наливки, настойки, напитки десертные, бальзамы), расфасованные в бутылки и упакованные в закрытые ящики, перевозятся в специализированных изотермических вагонах (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) и крытых вагонах. Допускается перевозка ликероводочных изделий в зимний период в крытых вагонах при температуре наружного воздуха не ниже минус 15 град. С.

– Воду минеральную газированную и негазированную в стеклянных и полимерных бутылках (далее – ПЭТ-бутылки) укладывают в ящики из гофрированного картона и дощатые закрытые многооборотные ящики для бутылок с пищевыми жидкостями, предусмотренными требованиями нормативно-технической документации. Продукция в ПЭТ-бутылках может быть сформирована в блоки в порядке, указанном в пункте 2.18 настоящих Правил. Перевозка минеральной воды в зимний период производится в рефрижераторных вагонах. Напитки безалкогольные и слабоалкогольные, в том числе газированные, в зависимости от способа обработки подразделяются на напитки с применением консервантов и без консервантов, пастеризованные и непастеризованные. Напитки безалкогольные и слабоалкогольные расфасовывают в стеклянные бутылки, ПЭТ-бутылки и жестяные банки и упаковывают в картонные ящики в соответствии с требованиями нормативно-технической документации. Продукция в жестяных банках и ПЭТ-бутылках может быть сформирована в блоки в порядке, указанном в пункте 2.18 настоящих Правил. Перевозка напитков слабоалкоголь-

ных и безалкогольных в зимний период производится в рефрижераторных вагонах.

– Пиво пастеризованное в стеклянных, полимерных бутылках, жестяных банках, упакованных в картонные ящики, перевозится в рефрижераторных вагонах. Пиво предъявляется к перевозке с температурой от +2 до +12 град.С. Продукция в жестяных банках и ПЭТ-бутылках может быть сформирована в блоки в порядке, указанном в пункте 2.18 настоящих Правил. Пастеризованное пиво в летний и переходный периоды допускается к перевозке в крытых вагонах.

УСЛОВИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ВАГОНОВ

В рефрижераторных вагонах, к числу которых относятся рефрижераторные секции и АРВ-Э, перевозятся грузы, перечисленные в настоящих Правилах (Приложения 1 – 5). В рефрижераторных вагонах при перевозке грузов обеспечивается соблюдение заданного температурного режима. Грузовое помещение рефрижераторного вагона при положительной температуре наружного воздуха должно быть предварительно охлаждено:

– до 0 град. С перед подачей под погрузку грузов, предъявляемых к перевозке с температурой минус 8 град. С и ниже;

– до температуры хранения – перед погрузкой охлажденных грузов.

При погрузке неохлажденных грузов предварительное охлаждение грузового помещения вагона не производится. При отрицательной температуре наружного воздуха перед погрузкой грузов, требующих отопления, грузовое помещение рефрижераторного вагона предварительно обогревается до +6 град. С. Перед погрузкой бананов во все периоды температура воздуха в грузовом помещении вагона должна быть доведена до +12 град. С. Отдельные грузовые вагоны рефрижераторных секций могут загружаться грузами с разными режимами обслуживания. Температурный режим и необходимость вентилирования при перевозке грузов в рефрижераторных вагонах устанавливаются в зависимости от рода и температуры груза в момент погрузки согласно Приложению 7 к настоящим Правилам. При перевозке в рефрижераторных вагонах грузов без поддержания температурного режима механики обеспечивают контроль за температурой внутри грузового помещения вагона и при понижении или повышении температуры в вагоне выше (или ниже) предела, заданного грузоотправителем в документе о качестве груза, включают оборудование для доведения температуры в соответствие с заданной.

Продолжительность нахождения грузов в грузовом вагоне рефрижераторной секции, отцепленном по заявке грузоотправителя, грузополучателя от служебного вагона с дизель-электростанцией, не должна превышать 6 часов.

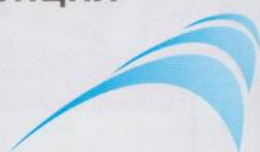
При предъявлении к перевозке грузов в рефрижераторных вагонах без охлаждения или отопления грузоотправителем должны соблюдаться требования к термическому состоянию грузов и температура груза при предъявлении к перевозке должна соответствовать требованиям к температуре грузов при погрузке в рефрижераторные вагоны, следующие без охлаждения или отопления (Приложение 8 к настоящим Правилам). При перевозке в зимний период в рефрижераторных вагонах замороженных, мороженых грузов, имеющих при погрузке в вагоны температуру ниже минус 5 град. С, а также масла топленого допускается неограниченное понижение их температуры.

Погрузка (выгрузка) рефрижераторных секций на двух или нескольких станциях в попутном направлении осуществляется порядком, установленным перевозчиком. Перечень, предельные сроки и условия перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах устанавливаются перевозчиком. При отрицательной температуре наружного воздуха грузоотправитель принимает меры, предотвращающие переохлаждение или подмораживание плодоовощей в период их погрузки. Перечень, предельные сроки и условия перевозок грузов в вагонах-термосах устанавливаются перевозчиком.

III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ ФОРУМ ЮГТРАНС 2008

Портовые мощности Азово-Черноморского бассейна:
развитие и конкуренция

2008



Ю Г Т Р А Н С

III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ ФОРУМ

ТЕМЫ ФОРУМА

- Южные порты России в федеральных и региональных программах: прогнозы развития
- Проекты по развитию портовой инфраструктуры
- Перспективы развития порта Сочи в связи с проведением в городе международной Олимпиады-2014
- Грузопотоки в регионе: реалии и перспективы, меры по привлечению и возможности
- Проекты новых контейнерных терминалов в Украине
- Конкуренция между Украиной и Россией в сфере перевозок автомобилей
- Перспективы освоения каспийского шельфа
- Доля малых портов в обработке грузов, перспективы их развития: Кавказ, Ейск, Таганрог, Туапсе
- Конкуренция в Азово-Черноморском бассейне
- Государственная поддержка как метод конкурентной борьбы
- Доля автотранспорта в грузопотоках бассейна

20-21
марта **2008**

Новороссийск
п. Кабардинка
отель "Надежда" 5

www.yugtrans.info



МЕЖДУНАРОДНЫЕ
КОНФЕРЕНЦИИ

ОРГАНИЗАТОР ФОРУМА
ООО "Международные конференции"

тел./факс: (495) 646-01-51
(812) 448-08-48, (8617) 601-341
e-mail: info@konfer.ru
www.yugtrans.info

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА

Генеральный информационный спонсор
ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РЖД·партнер

Эксклюзивный информационный спонсор
www.transportweekly.com

Медиа
партнер



Официальный
информационный спонсор





ЛИКЕРОВОДОЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ ПЕРЕВОЗЯТСЯ В ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ ВАГОНАХ

→ Допускается перевозить грузы в крытых вагонах, если температурный режим для данного рода груза (согласно технической документации) на всем пути следования совпадает с температурой наружного воздуха. В переходный период в зависимости от температуры наружного воздуха возможность перевозки свежей плодоовощной продукции в крытых вагонах без утепления или с утеплением определяется перевозчиком. В летний и переходный периоды до наступления заморозков при перевозке в крытых вагонах вентилируется непрерывно на всем пути следования: рыба вяленая, свежие плодоовощи, яйца куриные пищевые неохлажденные. Непрерывное вентилирование крытых вагонов производится через открытые боковые люки, зарешеченные изнутри металлической решеткой, или через полуоткрытые боковые люки.

Перечень, условия и предельные сроки перевозки грузов в зимний период в крытых вагонах с утеплением устанавливаются перевозчиком на особых условиях. Крытые вагоны при утеплении сохраняют тепло или холод, аккумулятивный грузом на определенный срок. Перечень, предельные сроки и условия перевозок грузов в универсальных контейнерах устанавливаются перевозчиком.

Мелкие отправки грузов принимаются к перевозке с одной станции отправления на одну станцию назначения от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя. При этом прием мелких отправок может производиться как на местах общего, так и необщего пользования, а выгрузка – только на местах необщего пользования. Мелкие отправки грузов, требующих соблюдения температурного режима, перевозятся в сборных АРВ-Э, а не требующих поддержания температурного режима – в крытых вагонах. Грузы мелкими отправлениями перевозятся в таре. Срок доставки мелких отправок грузов, требующих специального обслуживания (охлаждение, отопление), не должен превышать предельного срока перевозки, установленного для повагонных отправок наименее стойкого из предъявленных грузов, и срока транспортабельности, указанного в документе о качестве груза. В один вагон грузятся мелкие отправки грузов, требующих при перевозке одинаковых температурных режимов и не оказывающих друг на друга отрицательного влияния.

Что касается тарифов на железнодорожные перевозки, в 2007 году установлены исключительные тарифы в виде коэффициентов к действующим тарифам Прейскуранта № 10-01 «Тари-

фы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами», утвержденного постановлением ФЭК России от 17 июня 2003 года № 47-т/5. Коэффициенты к действующим тарифам раздела 3 Прейскуранта № 10-01 на импортные перевозки скоропортящихся грузов в следующих размерах:

– 0,5 при перевозке скоропортящихся грузов позиций ЕТСНГ 041 – 043, 051 – 053 из Таджикистана, Узбекистана, Азербайджана, Киргизии и Казахстана в рефрижераторном подвижном составе железных дорог государств отправления груза и российском рефрижераторном подвижном составе.

При условии освобождения Российских железных дорог от платы за пользование рефрижераторным подвижным составом Таджикистана, Узбекистана, Азербайджана, Киргизии и Казахстана.

– 0,8 при перевозке скоропортящихся грузов позиции ЕТСНГ 041 – 043, 051 – 054, 581 – 584 из Узбекистана в крытых вагонах общего парка, собственных (арендованных) вагонах.

Коэффициент 0,85 к действующим тарифам раздела 3 Прейскуранта № 10-01 на экспортные и импортные перевозки скоропортящихся грузов (позиции ЕТСНГ 041 – 043, 051 – 053, 551 – 555, 561 – 564, 572 – 574, 581, 584, 591 – 592, 595) в российском рефрижераторном подвижном составе, следующем с поддержанием температурного режима по РЖД через пограничные передаточные станции Российской Федерации со странами Балтии (Литва, Латвия, Эстония).

Коэффициенты к действующим тарифам раздела 2 Прейскуранта № 10-01 на перевозки во внутригосударственном сообщении и экспортно-импортном сообщении через российские порты грузов второго и третьего тарифных классов в ИВ-термосах общего парка, собственных (арендованных) ИВ-термосах и на возврат собственных (арендованных) ИВ-термосов в порожнем состоянии при осуществлении таких перевозок согласно Приложению 4.

Коэффициенты к действующим тарифам раздела 2 Прейскуранта № 10-01 на перевозки рыбы мороженой (код ЕТСНГ 572080) с острова Сахалин в вагонах общего парка, собственных (арендованных) вагонах:

- при перевозке в рефрижераторах – 0,88;
- при перевозке в ИВ-термосах – 0,79;
- при перевозке в вагонах-термосах – 0,86.



PLASKE
ПЛАСКЕ

День международного экспедитора

Уважаемые коллеги!

Разрешите проинформировать Вас, что с 09 по 11 июня 2008г. в г.Одесса пройдёт «День Международного Экспедитора» организованный по инициативе Закрытого акционерного общества «ПЛАСКЕ» совместно с Ассоциацией транспортно-экспедиторских организаций Украины («Укрвнештранс»). Место проведения: г. Одесса, ул. Приморская, 6, Конференц-зал Отеля «Одесса».

«День Международного Экспедитора» проводится ежегодно, и за пять лет своего существования стал важным мероприятием в содействии развитию транспортных коммуникаций в Черноморском регионе и интеграции их в Международную систему транспортных коридоров.

Свидетельством повышенного интереса к «Дню Международного Экспедитора» стало традиционное участие в нем, представителей органов государственного управления, представителей национальных экспедиторских ассоциаций и международных организаций, таких как: Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA), Европейской ассоциации экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг (CLECAT), Торгово-промышленной палаты (ТПП), Европейской бизнес ассоциации (EBA), руководителей транспортных предприятий, а также других организаций.

«День Международного Экспедитора 2008» будет проходить под девизом «На пути к доверию» с темами для обсуждения:

1. Единый офис. Единое окно. Единый документ.
2. Профессиональная подготовка и стандарты: Уровень доверия, формирующийся прозрачностью процессов организованных на стандартах и профессиональной подготовке.
3. Бизнес встречи: бизнес переговоры в рамках выставки «Интер-ТРАНСПОРТ»

«День международного экспедитора» – это обмен опытом, обсуждение практических вопросов, расширение сотрудничества между партнёрами из стран СНГ, Европы и Азии, с участием экспедиторов, таможенных брокеров, авиа и судовых агентов, владельцев складов и терминалов, грузовладельцев, грузоотправителей и грузополучателей, перевозчиков, портов, национальных ассоциаций экспедиторов, а так же представителей органов государственного управления, учебных заведений и заведений по профессиональной подготовке.

С подробной информацией о проведении с 09 по 11 июня 2008г. «Дня Международного Экспедитора 2008» в г.Одесса, а также пройти регистрацию Вы можете посетив официальный сайт мероприятия www.ffd2008.plaske.ua с 01.11.2007г.



Приглашаем Вас принять участие в работе «Дня международного Экспедитора 2008»

www.ffd2008.plaske.ua

ПОДПИСКА-2008: ОСТАВАЙТЕСЬ С НАМИ!

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15

Тел./факс редакции: 366-62-66, 366-62-55, 763-54-20. E-mail: exp@morvesti.ru



МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ

Издание Союза российских судовладельцев.

Стоимость подписки на первое полугодие 2008 года:

Россия – 1029 руб. 60 коп., страны СНГ – \$96*, зарубежные – \$190*.

Тираж – 9000 экз.

Контактный телефон Союза российских судовладельцев:

(495) 241-56-75

Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2008 год:

полугодие для России, стран СНГ и Балтии – 32565,

годовой для России, стран СНГ и Балтии – 33227.



МОРСКИЕ ПОРТЫ

Издание Ассоциации морских портов.

Стоимость подписки на первое полугодие 2008 года:

Россия – 1084 руб. 38 коп., страны СНГ – \$100*, зарубежные – \$210*.

Тираж – 5000 экз.

Контактный телефон Ассоциации: (812) 259-95-23.

Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2008 год:

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 первое полугодие 2008 года:

Россия – 831 руб. 60 коп., страны СНГ – \$75*, зарубежные – \$185*.

Тираж – 5000 экз.

Контактный телефон Ассоциации: (495) 438-40-38.

Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2008 год:

полугодие для России, стран СНГ и Балтии – 47767

годовой для России, стран СНГ и Балтии – 79196.

* На весь год