

ИННОВАЦИИ

ТРАНСПОРТА

Научно-технический журнал

№6 2011 октябрь



- **Роль Транссибирской магистрали в международных экономических отношениях**
- **Перспективы создания высокоэффективной системы контейнеризации грузопотоков**
- **О государственной тарифной политике на железнодорожные контейнерные перевозки в Российской Федерации**



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ РФ

Работа парков полувагонов в условиях перехода
к 100% частному подвижному составу.

17-18
ноября

МОСКВА
MARRIOTT GRAND HOTEL

ПО ВОПРОСАМ РЕГИСТРАЦИИ И УЧАСТИЯ

(495) **745-75-42**

info@maxconf.ru
www.maxconf.ru

Среди докладчиков и участников:

- АмурЧермет
- Газпромтранс
- Донуголь
- Лебединский ГОК
- Магнитогорский металлургический комбинат
- Металлоинвесттранс
- Независимая Транспортная Компания
- Новая перевозочная компания
- Новолипецкий металлургический комбинат
- Первая грузовая компания
- РУСАЛ
- Русский Уголь
- Сибирская горно-металлургическая компания
- Спецэнерготранс
- СУЭК
- ТрансГрупп АС
- Транспортный актив
- Трубная транспортная компания
- ТЭК Евротранс
- Уральская сталь
- Череповецкий металлургический комбинат

Государственные приоритеты**Роль Транссибирской магистрали в международных экономических отношениях.**

Якунин В. И., Президент ОАО «РЖД» 2

Закон контролера.

из заседания Комитета Госдумы РФ по транспорту 16.06.2011 4

Нормативная и законотворческая деятельность**Перспективы создания высокоэффективной системы контейнеризации грузопотоков.**

Петраков Г.П., руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта 5

Из публикаций лауреатов Нобелевской Премии**Экономическая деятельность в масштабе времени.**

Дуглас К. Норт, лауреат Нобелевской премии 1993 г. 8

Инновации железнодорожных контейнерных перевозок**О концепции комплексного развития контейнерного бизнеса в ОАО «РЖД»**

Морозов В.Н., первый вице-президент ОАО «РЖД», д.т.н. 11

Решение проблем контейнерных перевозок и логистики терминалов и складов.

Резер С.М., президент НП «Гильдия экспедиторов», д.т.н., профессор 15

Инновации и безопасность перевозок**Проблемы обеспечения безопасности и качества продукции для железнодорожного транспорта и пути их решения.**

Михальчук Л.А., Советник руководителя ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» 18

Тарифное и таможенное регулирование**О государственной тарифной политике на железнодорожные контейнерные перевозки в Российской Федерации.**

Кириллова А. Г., заместитель начальника Управления регулирования транспорта ФСТ России, доктор технических наук 22

Развитие логистической, терминально-складской деятельности и контейнеризации на железнодорожном транспорте.

Филиппов А.Г., начальник Центра по таможенной деятельности структурного подразделения ОАО «РЖД» 24

Транзитные контейнерные перевозки**Применение европейского опыта контейнерных перевозок в России: достижения и проблемы.**

Гром А.Н., вице-президент по железнодорожным перевозкам транспортной группы FESCO, управляющий директор компании «Трансгарант» 26

Склады и терминалы**Создание терминально-логистических центров на территории Российской Федерации**

Хронополо С.М., начальник Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» 28

Наука и инновационные результаты**Развитие прогрессивных транспортно-технологических систем на базе создания новых типов контейнерных терминалов**

Москвичев О.В., заместитель директора «Института экономики и управления» СамГУПС по научной работе 34

Лента новостей 38**Кроссворд, немного юмора** 40**Редакционный совет****Резер С.М.** — Председатель Редакционного совета, доктор технических наук, профессор, академик РАТ, заслуженный деятель науки и техники РФ**Аристов С.А.****Акулов М.П.****Беленький А.С.**, доктор технических наук, профессор**Вакуленко С.П.**, кандидат технических наук, профессор**Гагарский Э.А.**, доктор технических наук, профессор**Зотов В.Б.**, доктор экономических наук**Зворыкина Ю.В.**, доктор экономических наук**Исингарин Н.**, доктор технических наук, профессор

(Республика Казахстан)

Казанцев А.П.**Квитко В.В.****Кириллова А.Г.**, доктор технических наук, доцент**Кузнецов А.П.**, доктор технических наук, профессор**Куренков П.В.**, доктор экономических наук, профессор**Лёвин Б.А.**, доктор технических наук, профессор**Машинистов Ю.А.**, кандидат технических наук**Миروتин Л.Б.**, доктор технических наук, профессор**Морозов В.Н.**, доктор технических наук**Невела Пржемысл** (Чешская Республика)**Прокофьева Т.А.**, доктор технических наук, профессор**Торяев Е.Д.**, член-корреспондент РАН,

доктор технических наук

Резер А.В., кандидат экономических наук, доцент**Редакционная коллегия****Резер С.М.** — главный редактор**Крутоног О.М.** — заместитель главного редактора**Волкова С.А.** — ответственный редактор**Фролова Н.Ю.** — выпускающий редактор**Чекин Д.О.** — технический редактор**Шорохова О.В.** — научный редактор**Кириллов Г.А.** — дизайн и верстка**Машинистов А.Ю.** — фото**Адрес редакции:**

Москва, 129326, пр-т Мира, д. 106, оф. 524

тел./факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15

www.inno-trans.rue-mail: info@inno-trans.ru

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-39052

от 09.03.2010 г.

Учредители:

НП «Гильдия экспедиторов»

ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики»

Издатель:

ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

При перепечатке материалов ссылка на журнал

«ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» обязательна.

Редакция не несет ответственности за содержание

рекламных объявлений.

Типография «O-Print», г. Москва, www.o-print.ru

Тираж 5000 экз.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Президент ОАО «РЖД» Якунин В.И.

РОЛЬ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЯХ

Из выступления на XX Пленарном заседании КСТП по теме: «Транссибирские перевозки в XXI веке: инновационные технологии и поиск бизнес-решений», 28 сентября 2011 г., г. Одесса

Транссибирская магистраль — это грандиозный и единственный в своем роде проект. Сегодня самая протяженная на планете и полностью электрифицированная железнодорожная магистраль составляет основу трансконтинентального направления «Запад — Восток», и в проектах международных организаций ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД она позиционируется как приоритетный маршрут в сообщении между Европой и Азией. **Общий объем перевозок крупнотоннажных контейнеров по Транссибирской магистрали железнодорожным транспортом в международном сообщении в 2010 году составил 364 тыс. контейнеров ДФЭ, что на 36% больше, чем в 2009 г.** Несмотря на существенный процентный рост транзитных объемов грузов по итогам 2010 года в сравнении с кризисным 2009 годом (80%), абсолютные показатели — **всего 32 415 контейнеров ДФЭ** — сильно настораживают, учитывая транзитный потенциал Транссиба в 250–300 тыс. ДФЭ. По итогам I полугодия текущего года по Транссибирской магистрали в международном сообщении перевезено 219,5 тыс. контейнеров ДФЭ (рост — 52%), из них: — импорт — 113,6 тыс. контейнеров ДФЭ (рост — 66%); — экспорт — 89,7 тыс. контейнеров ДФЭ (рост — 41%); — транзит — 16,2 тыс. контейнеров ДФЭ (рост — 32%). Анализ перегрузки грузов в контейнерах в морских портах России в I полугодии 2011 года также показал рост по всем направлениям: объем составил 2,27 млн. ДФЭ и вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 41,1%. Доля перевалки контейнеров в импортном направлении составила 45,6%, в экспортном направлении — 44,5%, и всего лишь 0,5% перегружалось в транзитном направлении.

Основной контейнеропоток России проходит через порты: Санкт-Петербург, доля которого составляет 52,6%, Новороссийск (14,6%), Владивосток (11,2%), Калининград (7,2%) и Восточный (7,2%). При этом, несмотря на рост транзитных перевозок через порт Восточный (в 1,6 раза в текущем году — 162,6 тыс. ДФЭ) и наличие достаточных портовых мощностей, реальные объемы транзита по Транссибирской магистрали через дальневосточные морские российские порты не составляют и десятой части от возможных показателей. **Ежегодно между Западной Европой и Азией перевозятся миллионы контейнеров, но только чуть более 1% этого потока проходит по территории России, а ведь эти потоки могли бы существенно повысить доходы железнодорожных компаний от транзитных грузов, следующих по Транссибирской магистрали.** По подсчетам экспертов, дополнительная выручка только российских транспортных компаний могла бы составить порядка 2 млрд. долларов в год при привлечении на Транссиб годового транзитного грузопотока в объеме 600–800 тыс. контейнеров. Это те доходы, которые сегодня мы, к сожалению, отдаем конкурентам. Поэтому вопрос о повышении эффективности развития и увеличения доходности Транссибирского бизнеса является ключевым. Мы рассматриваем Транссибирский маршрут как единое трансконтинентальное направление, связывающее страны АТР с Россией, со странами СНГ, Балтии и Европы. Приоритет в развитии инфраструктуры восточного полигона российских железных дорог, прежде всего — Транссиба и БАМа, обусловлен фактором развития межконтинентального рынка транспортно-логистических услуг: переносом промышленного производства ведущих компаний Западной Европы, США и Японии в Китай, Индонезию и другие страны Азии.



ОАО «РЖД» активно готовится к увеличению перевозок, особенно на дальневосточном направлении. Безусловно, для этого понадобятся серьезные вложения. Так, требуемый объем инвестиций в развитие Транссиба до 2015 года составляет 193 млрд. руб. (в ценах 2010 года, без НДС и подвижного состава). А на развитие БАМа для освоения перспективных объемов перевозок на период до 2020 года, по оценкам, потребуется от 447 до 870 млрд. руб. в зависимости от сценария развития экономики и планируемых объемов перевозок (в ценах 2010 года, без НДС и подвижного состава). **Важно и логично то, что привлечение на сеть российских железных дорог транзитных грузопотоков направлено также на повышение глобальной конкурентоспособности российских железных дорог и их глубокую интеграцию в Евроазиатскую транспортную систему.** Так, организовав прямое железнодорожное сообщение с Республикой Корея после модернизации Транскорейской магистрали и ее соединения с Транссибом, Россия могла бы создать оптимальный транзитный коридор «Республика Корея — Европа» и успешно конкурировать с морским маршрутом перевозки грузов через Суэцкий канал. В рамках данного проекта ОАО «РЖД» разрабатывает новый маршрут перевозки грузов: порт Раджин (КНДР) — Туманган (КНДР) — Хасан (РФ) — российская сеть железных дорог — Европа. Проект предусматривает реконструкцию участка железнодорожной линии Туманган — Раджин на территории Северной Кореи, строительство терминала в порту Раджин и организацию международных грузовых перевозок с использованием вновь созданной инфраструктуры. В стадии активной проработки находится проект строительства линии

шириной колеи 1520 мм от словацкого города Кошице до Братиславы и Вены. Работа ведется в рамках созданного четырехстороннего совместного предприятия (Австрия, Словакия, Украина, Россия).

По нашим оценкам, реальным сроком доставки грузов из Европы в Азию станут 13-14 суток. При этом по территории России мы планируем осуществлять транзит грузов от восточных границ и портов всего за 7 суток.

Факторы, сдерживающие привлечение транзитных грузов на Транссибирскую магистраль.

Низкие показатели развития транзитных перевозок по Транссибирской магистрали обусловлены как объективными, так и субъективными причинами.

Объективные предпосылки, оказывающие решающее влияние на развитие транзита по Транссибирской магистрали, заключаются в принципиальных различиях построения бизнес-процессов на морском и железнодорожном маршрутах перевозок. Экономика транспортного процесса у морского перевозчика характеризуется гибкостью, возможностью быстрого реагирования на изменения рынка, в первую очередь, с помощью тарифной составляющей.

Тарифообразование на Транссибирском маршруте по-прежнему остается сложным и медленным процессом в силу государственного регулирования тарифа на железных дорогах, снижающего и без того невысокую скорость реагирования Транссибирского сервиса как транспортной услуги на те или иные изменения рыночной конъюнктуры. На сквозных маршрутах в направлении Европа — Азия железнодорожные перевозчики вступают в серьезную конкуренцию как с автомобильным, так и с морским транспортом. В целях развития логистического бизнеса необходимо решить важнейшую задачу — **отменить государственное регулирование тарифов на транзитные железнодорожные перевозки в контейнерах** и обеспечить их максимальную гибкость. Существенным негативным фактором выступает и **дисбаланс грузопотоков,** результатом которого является

нежелание российских операторских компаний использовать свой подвижной состав и контейнерный парк для перевозок транзитных грузов по Транссибу из-за их низкой доходности (при отсутствии обратной загрузки). Еще несколько слов **о сквозной ставке.** Мы по-прежнему исходим из того, что эффективное снижение сквозной ставки должно быть обеспечено только адекватным снижением тарифов всеми участниками перевозочного процесса. Все, что касается непосредственно Транссиба, в основном сделано. Тарифные ставки на перевозку транзитных контейнеров по российским железным дорогам через дальневосточные порты установлены на уровне только зависящей себестоимости.

Субъективными причинами, сдерживающими развитие транзитных перевозок по Транссибирскому маршруту, являются следующие:

1. Отсутствие гарантий доставки груза точно в заданное время.

Сегодня время доставки грузов по Транссибу составляет не более 10 дней. Но мы намерены довести это время до 7 дней. Проблемными являются те вопросы, которые не зависят напрямую от железнодорожников. В настоящее время работа таможен и пограничников резко снижает скорость продвижения грузов.

Точный срок доставки невозможно рассчитать по причине задержки в портах из-за отсутствия четких технологий и правил в части таможенного оформления грузов, а также непредсказуемости действий таможен.

2. Большое количество участников транспортно-логистической цепочки с собственными коммерческими интересами и разнонаправленными бизнес-стратегиями.

Очевидно, что здесь необходимо идти интеграционным путем, чтобы предложить рынку комплексную, «сквозную» услугу с требуемыми параметрами цены и качества.

Стратегические задачи ОАО «РЖД» по развитию контейнерных перевозок в Евроазиатском сообщении.

В условиях прогнозируемого увеличения объема контейнерных перевозок между Азией и Европой перед нами стоят следующие стратегические задачи:

- переориентировать часть транзитного контейнерного грузопотока из стран АТР с трансокеанских маршрутов на Транссибирскую магистраль;
- сформировать целостную железнодорожную инфраструктуру международных транспортных коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг»;
- создать новую линейку транспортных продуктов повышенного качества в сегменте грузовых интермодальных перевозок;
- обеспечить максимальную гибкость тарифов на транзитные перевозки и скорейшее решение этого вопроса в рамках Единого экономического пространства;
- повысить уровень кооперации и взаимодействия с партнерами по реализации логистических и интермодальных схем перевозок контейнерных грузов.

В этих целях совсем недавно, 30 августа, правлением Компании был одобрен проект

Концепции комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД». Проведена оценка состояния и перспектив развития рынка контейнерных перевозок, проанализированы транспортные продукты холдинга «РЖД», сформированы подходы к развитию системы контейнерных перевозок, в том числе в международном масштабе. В результате реализации Концепции грузоотправители получают возможность эффективной диверсификации схем доставки грузов с использованием транспортной системы Российской Федерации и достижением экономии оборотного капитала за счет более быстрой и надежной доставки. Одним из факторов формирования полноценного транзитного грузопотока на Транссибе могло бы стать **создание крупного международного логистического оператора транзитных перевозок по направлению «Восток — Запад»** с участием в капитале широкого круга партнеров.

Сейчас поток транзитных перевозок контейнеров через порты России, как я уже отмечал, минимален, а крупный логистический оператор смог бы предложить рынку «сквозной продукт», активно продвигать его на рынок и контролировать качество процесса доставки в каждом из элементов.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ



ОАО «РЖД» совместно с Гильдией экспедиторов России и рядом крупнейших российских компаний — операторов подвижного состава представили в Госдуме предложения о правовом оформлении статуса контейнерного поезда и контрейлерных перевозок.

Вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев в ходе состоявшегося в Госдуме расширенного заседания комитета по транспорту «О развитии контейнерных и контрейлерных перевозок» заявил, что в России достаточно предпосылок для массового использования перевозок грузовиков по железным дорогам. Необходимость внедрения контрейлерных технологий диктуют значительная протяжённость маршрутов перевозки, сложные климатические условия, реформирование таможенной деятельности.

«Развитию контрейлерного бизнеса способствуют сезонные ограничения движения автотранспорта в ряде регионов, тенденции ужесточения законодательных норм в сфере безопасности дорожного движения, касающихся прежде всего контроля времени нахождения водителя за рулём, экологии», — подчеркнул он.

Начальник службы развития терминалов Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» Андрей Кряжев добавил ещё несколько важных факторов: наличие в стране развитой сети железнодорожных путей и избыточная загрузка отдельных федеральных автотрасс и объектов инфраструктуры (25–28% от общего объёма).

«Можно сделать вывод о потенциальном количестве транспортных средств, составляющих целевую аудиторию

ЗАКОН КОНТРЕЙЛЕРА.

НОВЫЕ ВИДЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ТРЕБУЮТ НОВЫХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ

заседание Комитета Госдумы РФ по транспорту 16.06.2011г.

для контрейлерных перевозок во внутреннем сообщении в диапазоне 700–850 тыс. единиц, или 19,2–21,6 млн единиц в год, — отметил Андрей Кряжев. — Но потребуются формирование дополнительной нормативно-правовой базы, принятие федеральных законов «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» и «О транзите», корректировка Правил перевозки и оформления перевозочных документов, проведения процедур таможенного оформления, а также выработка оптимальной схемы государственной поддержки приоритетных проектов».

В докладе, подготовленном к заседанию специалистами РЖД, особо отмечен факт субсидирования в Евросоюзе контрейлерных перевозок.

Председатель думского комитета по транспорту Сергей Шихарёв заявил, что важным фактором могли бы стать разработка и утверждение подпрограммы «Развитие контейнерных и контрейлерных перевозок» в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

«Необходимо обратить внимание правительства на целесообразность разработки и внесения в Думу законопроекта о внесении изменений в Устав железнодорожного транспорта, вводящих в данный закон раздел, посвящённый транспортно-экспедиционному обслуживанию железнодорожных перевозок, а также контейнерным и контрейлерным перевозкам, — отметил он. — Следует рекомендовать парламенту страны после внесения проекта федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» при последующей доработке внести в него понятия «контрейлер», «контрейлерная перевозка».

Президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер заявил «Гудку», что необходимо выделить контрейлерные перевозки по тарификации и условиям доставки. Их правовое оформление в качестве отдельного вида транспортного бизнеса не только снизит транспортные издержки грузовладельцев,

но и разгрузит автомобильную инфраструктуру и улучшит экологическую ситуацию.

«Важно продолжить создание и развитие имеющихся производственных мощностей по производству контейнеров, контрейлеров и соответствующего подвижного состава разных видов транспорта, наладить подготовку соответствующих кадров логистов и экспедиторов.

Для осуществления всех этих целей по развитию контейнерных и контрейлерных перевозок нужно принять и реализовать национальную программу «Контейнеризация России», — предложил Семён Резер.

Генеральный директор ЗАО «Русская Тройка» Николай Резвов по итогам совещания заявил «Гудку», что следует внести в транспортное законодательство и определение нормативного статуса контейнерного поезда. Требуется принятие правил об организации контейнерных поездов, уже разработанных ОАО «РЖД» и направленных компанией в Минтранс.

Следует обозначить, что контейнерный поезд — это отдельная технологическая единица в перевозочном процессе, характеризующаяся определённым объёмом единиц подвижного состава, направлением движения, технологическими условиями перевозки, нормативами прохождения контроля государственных органов.

www.shishkarev.ru



ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ВЫСОКОЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ГРУЗОПОТОКОВ

Петраков Г. П., руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта

Основной тенденцией в развитии отечественного и мирового транспорта является быстрый рост контейнерных перевозок, которые в максимальной мере соответствуют требованиям рыночной экономики. Они становятся неотъемлемой частью национальной и международной товаропроводящей системы, обеспечивающей бесперебойную доставку различной продукции в торговую сеть, а также грузов производственно-технического назначения в сферу промышленного производства. Именно такие перевозки в значительной мере должны олицетворять грузовой транспортный сервис XXI века.

Перспективным направлением развития контейнерных перевозок является создание единой системы контейнерных терминалов (КТ) (фото 1) на направлениях движения грузов. Кроме того, особое значение приобретает проблема повышения качества обслуживания в связи с ростом конкуренции со стороны других видов транспорта.

По имеющимся данным, потребность контейнерных перевозок в России к 2015 году будет составлять 12-15 млн. двадцатифутовых эквивалентов в год. Для обеспечения прироста контейнерных перевозок, в стране предстоит внедрить новые технические решения, логистические и информационные технологии. Будущее российской логистики немислимо без создания и развития компаний — 3PL-провайдеров (рис. 1), повседневная деятельность которых



Фото 1. Контейнерный терминал.

невозможна без развитой системы контейнерных и мультимодальных перевозок.

Компания провайдер должна совместить в себе как перевозки по железной дороге, так и все другие виды услуг, оказываемых грузовладельцу, что позволит обеспечить доставку его груза «от двери до двери» с максимальной скоростью и по конкурентным ценам. При этом, будет учитываться специфика деятельности отдельного клиента. По нашему мнению, интеграция логистических услуг на основе 3PL будет способствовать созданию здоровых



В функции 3PL-провайдера входят не только организация перевозок, управление запасами продукции, но и ее учет, складское хранение, обработка груза, подготовка документации, доставка конечному потребителю. Таким образом, клиент получает полный пакет всех необходимых услуг, стопроцентно отвечающих его потребностям.

Рисунок 1

рыночных механизмов, встраиванию железных дорог России в комплексные системы транспортных коридоров. Разумеется, все это возможно только с внедрением высокоэффективной системы контейнеризации грузопотоков, где фундаментом эффективности международной торговли, экономического роста и устойчивого развития является интермодальность — интегрированное использование различных видов транспорта в одной транспортной системе, соединение различных видов транспорта в один. Внедрение современных информационных систем — необходимое условие успешного выполнения логистикой своей главной функции — сокращения затрат. И только на основе интегрированных логистических решений, высокой степени информатизации процесса перевозки возможна реализация таких



новейших технологий, предназначенных для внедрения в цепи поставок, как кросс-докинг (рис. 2). При использовании этой технологии, отгрузка со склада и доставка товаров максимально точно согласуются по времени. В результате продукция доставляется за минимальный срок. Хранение товара на складе при этом исключается. Разумеется, подобного рода системы — дело будущего для российского рынка. Однако уже сейчас железные дороги не должны оставаться в стороне от этого процесса, создавая необходимую инфраструктуру, в том числе в информационной сфере.



(англ. cross - напрямую, перекинуть, dock - док, погрузочная платформа, стыковка) - процесс прямой и отгрузки товаров и грузов через склад напрямую.

без размещения в зоне длительного хранения. Кросс-докинг является совокупностью логистических операций внутри цепи поставок, благодаря которым отгрузка со склада и доставка товаров максимально точно согласуются по времени. В результате продукция доставляется за минимальный срок.

Рисунок 2

Планируется масштабное строительство в крупных транспортных узлах России терминально-логистических центров, которые будут оказывать полный комплекс терминально-складских и таможенных услуг по обработке грузов и контейнеров различных типов. Результатом станет комплексное развитие терминальных мощностей по обработке контейнеров на всей территории России для максимального

НОРМАТИВНАЯ И ЗАКОНОТВОРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

и качественного удовлетворения возрастающего спроса на контейнерные перевозки (фото 2). В результате, создание сети терминально-логистических центров в крупных транспортных узлах позволит сформировать единое технологическое и информационное пространство для комплексного удовлетворения заказчиков. Каждый терминально-логистический центр будет представлять собой крупный технологический комплекс по переработке, складированию, таможенной очистке грузов, оказывающий полный спектр дополнительных услуг.

А наличие опорных, межрегиональных и региональных терминально-логистических центров позволит клиентам обращаться с заявкой в подразделение организации, оказывающей комплексные услуги, по месту нахождения клиента или месту нахождения груза.

Возможность привлечения терминально-складских комплексов на основе партнерских соглашений позволит максимально быстро создать разветвленную логистическую территориальную сеть без существенных инвестиций со стороны ОАО «РЖД».

При этом все партнерские терминально-логистические комплексы пройдут специальную сертификацию с внедрением единых технологий обслуживания клиентов и единых информационных технологий. Они будут разделены и классифицированы по зонам в отношении типов грузов, которые могут обрабатываться и храниться в соответствующей зоне (например, в соответствии с поддерживаемым температурным режимом).

Еще одной задачей транспортной отрасли, решение которой необходимо для развития контейнерных перевозок, является формирование конкурентоспособных тарифных условий контейнерных перевозок, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Необходимо внесение изменений в ст. 17 Устава железнодорожного транспорта, предусматривающей возможность выбора: страхование груза или его обязательное сопровождение и охрана. И важно реализовывать политику формирования индексации железнодорожного тарифа, руководствуясь логикой подхода в данной области по маршрутам, где имеет место конкуренция с автоперевозчиками.

Перевозка грузов в контейнерах должна создавать условия, при которых большее внимание будет уделяться пропускным способностям и будет намечена работа по ликвидации «узких мест» на таких участках как, например, Галич — Ярославль — Сонково, Екатеринбург — Вологда — Волховстрой, Междуреченск — Тайшет (фото 3).

В рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» в среднесрочной перспективе до 2015 года планируется строительство обходов крупнейших транспортных узлов, затрудняющих сквозное транзитное движение на Транссибе, запланирована реконструкция тоннеля под рекой Амур у города Хабаровск.

Как показывает практика контейнерных перевозок, время прохождения контейнерного поезда следованием из Китая или порта Находка в Финляндию через Транссиб

может составлять около 10 суток. Время следования морем составляет 28 суток. Технические возможности магистрали позволяет перевозить 200 тыс. контейнеров (ДФЭ-двадцатифутовый эквивалент). В перспективе объемы контейнерных перевозок могут быть увеличены до 1 млн единиц в год. На Транссибе действует упрощенный порядок, согласно которому все контейнеры в контейнерном поезде следуют по одному транспортному документу. На станции Находка внедрена технология электронного декларирования грузов, за счет этого время для досмотра грузов сокращено с 3 дней до 1,5 часов. Планово реализуется комплекс технологических мер по обеспечению скоростной доставки контейнеров от Дальневосточных портов к западным границам России. Этот проект получил название «Транссиб за семь суток». В феврале 2009 года разработан график движения опытного контейнерного поезда со ст. Владивосток до ст. Перово (Москва). Контейнерный поезд отправился 7 февраля 2009 года от ст. Владивосток в 17.05 и прибыл на ст. Перово 14 февраля в 21 час 36 минут, протяженность маршрута — 9270 км. Фактическое время в пути составило 7 суток 4 часа 31 минута.



Фото 2. ТЛЦ — крупные технологические комплексы по переработке, складированию и таможенной очистке грузов



Фото 3

НОРМАТИВНАЯ И ЗАКОНОТВОРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Самым активным подспорьем в развитии контейнерных перевозок может послужить мощный информационный сервис для клиентов, основанный на глобальных IT решениях, таких, как уже упомянутый комплекс программ Global ERP, которые будут прозрачны, доступны клиенту-грузовладельцу и поставщику-оператору. Такая высокотехнологичная интеграция решит проблему обеспечения конкурентоспособности с автомобильным транспортом. Вместе с тем, дальнейшее повышение эффективности контейнерных перевозок сдерживается рядом факторов, в том числе по причине продолжительного таможенного оформления контейнерных перевозок. В Российской Федерации механизм прохождения границы регламентируют различные федеральные ведомства. Для гармонизации действий органов власти в сегменте экспортно-импортных экспедиции, чтобы транзит через российскую территорию стал приемлем для иностранных грузоотправителей, Минтранс России разработан внесен в Правительство Российской Федерации проект федерального закона «О прямых смешанных перевозках». Таким образом, для успешного выполнения задач, стоящих перед транспортным комплексом, подготовлен проект современного нормативного правового акта, позволяющего эффективно регулировать отношения по перевозке в прямом смешанном

(комбинированном) сообщении. Дополнительно отмечу, что потребление внутри страны набирает обороты, предприятия начинают работать активнее, на железную дорогу стекается все больше контейнерных грузов. Преимущества контейнерных поездов заставляют операторов задумываться о расширении перечня транспортных услуг. Конечно, имеется ряд проблем на данном направлении: это и пробелы в правовом регулировании отношений между грузоотправителем, перевозчиком и владельцем подъездных путей; нераскрытое на уровне регламента понятие «контейнерный поезд»; а также отсутствие четкого

механизма его формирования. В ближайший год все барьеры преодолеть вряд ли удастся. Однако стремительный рост контейнерного грузопотока внушает оптимизм. И я уверен что, наша работа сегодня, открытый обмен мнениями и обсуждение стоящих перед нами задач, равно как и дальнейшая реализация намеченных мер, окажет существенное влияние на эффективность общественного производства в стране и позволит обеспечить стабильную работу железнодорожного транспорта на длительную перспективу.

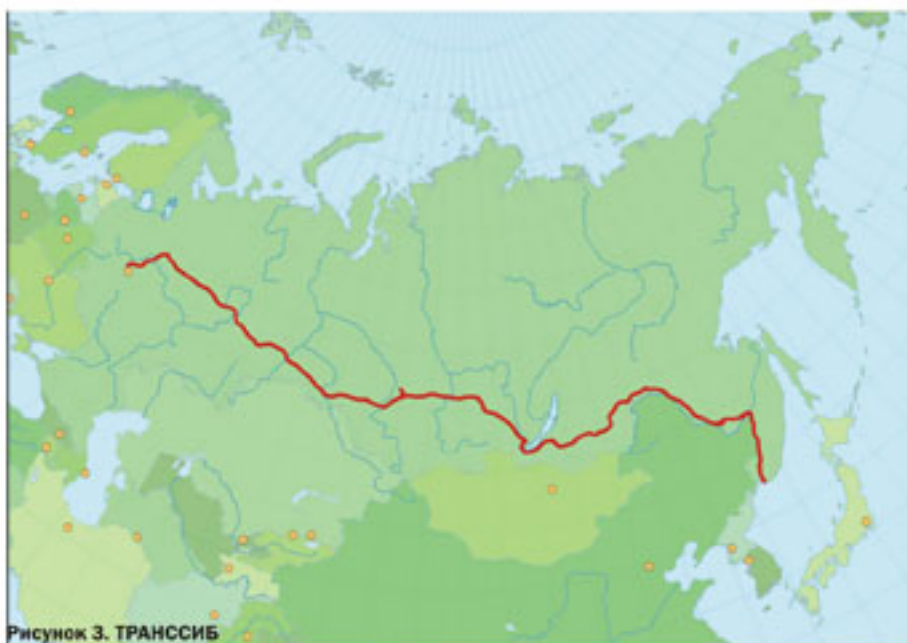


Рисунок 3. ТРАНССИБ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

Новый вариант «Иновационной России — 2020» обсудили в правительстве

Доработанный после общественного обсуждения проект Стратегии инновационного развития на период до 2020 года «Иновационная Россия — 2020» рассмотрели на заседании Президиума Правительства РФ. Предваряя обсуждение, Владимир Путин назвал этот документ базовым, «дорожной картой», по которой надо выстраивать «приоритеты в инновационном развитии страны».

«Главным критерием, показателем эффективности стратегии должен, конечно, стать реальный спрос на российскую наукоемкую продукцию — как на нашем внутреннем рынке, так и за рубежом», — подчеркнул премьер-министр. По его мнению, нужно не только увеличивать долю высокотехнологичной продукции в традиционных отраслях — энергомашиностроении или вооружении, но и «продвигать новые, перспективные направления» — фармацевтику, химию, био- и нанотехнологии. Пока же доля России на мировом рынке высокотехнологичной продукции составляет 0,3 процента.

К 2020 году, по проекту Стратегии, предполагается довести удельный вес инновационной продукции в общем объеме промышленной продукции до 25–35 процентов (в 2009 году было 4,6 процента), а долю предприятий, осуществляющих технологические инновации, — до 40–50 процентов (в 2009 году — 9,4 процента). Затраты на исследование и разработки повысятся до 2,5–3 процентов ВВП (в 2009 году они составили 1,24 процента), причём более половины таких расходов возьмёт на себя частный сектор.

Напомним, что на первом этапе реализации Стратегии (2011–2013 годы) должна быть повышена восприимчивость бизнеса и экономики в целом к инновациям. Ключевой акцент государственной политики в этот период — рост эффективности фундаментальной науки и образования «в рамках существующего финансирования, «расчистка» науки от нежизнеспособных организаций с перераспределением финансирования с неэффективных направлений на перспективные и обновлением управленческих кадров». На втором этапе (2014 — 2020 годы) предполагается провести на базе заданов первого этапа «масштабное перевооружение и модернизацию в промышленности», сформировать целостную и работоспособную национальную инновационную систему.

Владимир Путин призвал руководителей органов власти и управления «подавать пример перехода на новые формы», имея в виду «электронное правительство», включающее и межведомственное взаимодействие, и оказание госуслуг населению.

www.government.ru





I. Экономическая история — наука о функционировании экономик в различные периоды времени. Цель исследований, проводимых в данной области, состоит не только в освещении экономического прошлого, но и в развитии экономической теории путем формирования аналитических основ понимания экономических изменений. Теория экономической динамики, сопоставимая по степени точности с теорией общего равновесия, была бы идеальным инструментом такого анализа. В условиях отсутствия подобной теории мы сможем описать свойства и специфику экономик прошлого, исследовать их функционирование в различные периоды времени и проводить сравнительный статический анализ; но отсутствие определенных элементов представляет собой аналитическое средство познания эволюции экономик. Теория экономической динамики играет ключевую роль и в области экономического развития. В неудачах экономического роста, наблюдавшихся в течение 50 лет, начиная с конца Второй мировой войны, нет ничего удивительного. Просто неоклассическая теория является неподходящим средством для анализа политики и выработки рекомендаций, стимулирующих экономический рост и развитие. Она концентрируется главным образом на функционировании рынков, а не на том, как они развиваются. Можно ли предлагать рекомендации в области экономической политики, не понимая механизмов экономического развития? Сами методы, используемые экономистами неоклассического толка, навязывали предмет обсуждения и препятствовали исследованию проблем развития. Изначальная форма теории, придающая

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В МАСШТАБЕ ВРЕМЕНИ ¹

Дуглас К. Норт, Нобелевская лекция 9 декабря 1993 г.

И.О. Тюрина. Перевод. 2004.

ей математическую точность и элегантность, моделирует идеальный статичный мир, в котором отсутствует трение. Будучи примененной к области экономической истории и развития, она сосредоточивается на совершенствовании технологий, а в последнее время и на инвестициях в человеческий капитал, но игнорирует мотивирующую и стимулирующую структуру, воплощенную в институтах и определяющую размах социальных инвестиций в эти факторы. Применительно к анализу экономической деятельности в масштабе времени она содержит два ошибочных допущения: согласно первому, никакого значения не имеют институты, согласно второму, никакой роли не играет время. Настоящее эссе посвящается социальным институтам и фактору времени. Я вовсе не стремлюсь предложить вам теорию экономической динамики, сходную с теорией общего равновесия. У нас нет такой теории. Скорее, речь идет об основах или базовых элементах аналитической схемы, способствующей углублению наших познаний и пониманию исторической эволюции экономик, а следовательно, и о неминуемо незрелом подходе к политике, нацеленной на решение актуальной задачи совершенствования экономических показателей и функционирования экономик. Аналитическая основа представляет собой модифицированный вариант неоклассической теории. В ней сохраняются фундаментальные допущения о дефиците ресурсов, а следовательно, и о конкурентной борьбе за них, а также аналитические средства, используемые микроэкономической теорией. Модификация подвергается допущение о рациональности. Кроме того, в модифицированную модель добавляется временной аспект. Социальные институты образуют побудительную или стимулирующую структуру общества, а политические и экономические институты являются соответственно базовыми детерминантами — определяющими

факторами экономической деятельности. Во взаимосвязи с экономическими и социальными изменениями время представляет собой измерение, в котором развитие институтов происходит через процесс обучения людей. Иными словами, разделяемые индивидами, группами и обществами убеждения, определяющие предпочитаемые ими выборы, формируются в результате непрерывного обучения, не просто охватывающего жизнь отдельного индивида или поколения, но воплощенного в индивидах, группах и обществах, накапливающегося с течением времени и передаваемого из поколения в поколение посредством принятой в обществе культуры. Второй и третий разделы лекции ² подводят итоги работы, проделанной мной и моими коллегами в области изучения природы и характера институтов и анализа специфики их влияния на экономическую деятельность (II), а также определяют сущность институциональных изменений (III). Оставшиеся четыре раздела описывают когнитивный научный подход к процессу обучения людей (IV); разрабатывают институциональную/когнитивную теорию экономической истории (V); рассматривают результаты применения данного подхода, нацеленного на обогащение наших знаний о прошлом (VI); анализируют специфику современных направлений политики экономического роста и развития (VII).

¹ Хочу выразить глубокую благодарность и признательность Р. Бейтсу, Л. и А. Бен-хамам, А. Грайфу, М. Леви, Р. Нильсену, Дж. Наю, Дж.-Л. Розенталь, Н. Шюфиду и Б. Вайнгасту за их замечания и комментарии к первому варианту работы, а также Э. Кейс за редакторскую правку.

² Второй и третий разделы эссе представляют собой краткое изложение идей, представленных в работе «Институты, институциональные изменения и экономическая деятельность» (1990).

II. Институты представляют собой «правила игры» в обществе, или, выражаясь более формально, созданные человеком ограничительные рамки, которые организуют взаимоотношения между людьми. Они состоят из формальных ограничений (принципов, правил, законов), неформальных ограничений (норм поведения, соглашений, договоренностей и добровольно принятого самоограничения), а также механизмов давления, принуждающих индивидов к их соблюдению. Вместе они задают структуру побудительных мотивов человеческого взаимодействия в обществе, и в особенности в экономике.

Институты и применяемые технологии обуславливают транзакционные и трансформационные издержки, добавляемые к издержкам производства. Рональд Коуз (1960) показал имеющую ключевое значение взаимосвязь между институтами, транзакционными издержками и неоклассической теорией. Из нее вытекает, что неоклассический результат об эффективном функционировании рынка справедлив лишь в том случае, если заключаемые на нем сделки (транзакции) не требуют издержек. Только в условиях отсутствия издержек на ведение переговоров и заключение сделок участники рынка могут прийти к решению, максимизирующему совокупный доход вне зависимости от существующих институциональных устройств. Но если наличествуют транзакционные издержки, важнейшее значение приобретают институты. И это требует порой существенных затрат. В эмпирическом исследовании (1986) Дж. Уоллис и Д. Норт установили, что в 1970 г. на транзакционные издержки приходилось порядка 45% валового национального продукта США. Эффективные рынки возникают в реальном мире, когда достаточно сильна конкуренция, чтобы арбитраж и эффективные (информационные) обратные связи смогли приблизить состояние системы к условию Коуза, предполагающему нулевые транзакционные издержки, и позволить участникам рынка реализовать выгоды обмена, вытекающие из неоклассической теории. Однако информационные и институциональные требования, необходимые для достижения этих результатов, отличаются

значительной строгостью. Они предполагают, что игроки не просто преследуют свои цели, а выбирают правильные пути, ведущие к их достижению. Но как они получают знание о том, какой путь к желаемой цели является правильным? Неоклассический ответ, исходящий из инструментальной рациональности, гласит, что, если даже первоначально участники рынка имеют разные и ошибочные модели, информационная обратная связь и арбитраж участников будут исправлять первоначально неправильные модели, наказывать девиантное (отклоняющееся) поведение и приводить уцелевших игроков к правильным моделям. Еще более строгое имплицитное (подразумеваемое) требование к устанавливающему дисциплину конкурентному рынку возникает в случае значительных транзакционных издержек. В этом случае необходимы рыночные институты, задача которых — побудить участников рынка приобретать информацию, важную с точки зрения корректировки ими своих моделей. Из этого следует не только то, что институты создаются для достижения эффективных результатов, но и то, что в экономическом анализе ими можно пренебречь, поскольку они не играют самостоятельной роли в определении экономического поведения.

Однако это очень сильные условия, реализующиеся лишь в исключительных случаях. Индивиды обычно действуют на основе неполной информации и субъективно выработанных моделей, которые часто ошибочны; при этом информационная обратная связь, как правило, недостаточна для корректировки этих субъективных моделей. Институты не обязательно — и даже далеко не всегда — создаются для того, чтобы быть социально эффективными; институты или, по крайней мере, формальные правила, создаются скорее для того, чтобы служить интересам тех, кто обладает достаточной переговорной силой для навязывания своих новых правил. В мире нулевых транзакционных издержек переговорная сила не сказывается на эффективности результатов, но в мире положительных транзакционных издержек сказывается. Существование экономических рынков, близко удовлетворяющих условиям,

необходимым для эффективности, является исключением. В политическом мире такие рынки отсутствуют. И причина подобного положения дел вполне понятна. Транзакционные издержки — издержки, связанные с определением того, что обменивается, и приданием законной силы соответствующим соглашениям. В условиях экономических рынков мы устанавливаем (измеряем) ценностные признаки как в физическом измерении, так и в измерении прав собственности — товаров и услуг или результативности действий участников рынка. Несмотря на то что зачастую измерение требует определенных издержек, существуют некоторые стандартные критерии, облегчающие этот процесс: физические свойства измеряются с помощью объективных характеристик (размер, вес, цвет и т.п.), а права собственности определяются посредством юридических терминов. Важную роль в деле сокращения издержек, связанных с принуждением, играет и конкуренция. Судебная система обеспечивает принудительное осуществление контрактов. Тем не менее и в прошлом, и в настоящем экономические рынки отличались, как правило, несовершенством и высоким уровнем транзакционных издержек. В условиях политических рынков задачи измерения и принуждения существенно усложняются. В условиях демократии предметами обмена (между избирателями и законодателями) становятся обещания голосов. Лицо, обладающее правом голоса, не имеет стимула повышать степень собственной осведомленности и информированности, ибо вероятность того, что один голос сыграет решающую роль, бесконечно мала; более того, сложность проблем является причиной подлинной неопределенности. Осуществление политических соглашений сталкивается с большими трудностями. Конкуренция здесь гораздо менее эффективна, чем на экономических рынках. Избиратели могут быть неплохо информированы относительно множества простых, легко поддающихся оценке и значимых с точки зрения их благосостояния и благополучия политических курсов, однако за пределами подобных простых политических вопросов на первый план выходят идеологические стереотипы

ИЗ ПУБЛИКАЦИЙ ЛАУРЕАТОВ НОБЕЛЕВСКОЙ ПРЕМИИ

(эта проблема рассматривается мной в разделе IV), которые и формируют результирующую экономической деятельности.

Права собственности устанавливаются и обеспечиваются в политической сфере, и, как следствие, эффективные экономические рынки являются исключением.

III. Взаимодействие институтов и организаций определяет институциональную эволюцию экономики.

Если институты представляют собой правила игры, то организации и те, кто входит в них, являются игроками. Организации образуются группами индивидов, имеющих общие интересы и объединившихся во имя достижения определенных целей. В понятие «организация» входят политические органы и учреждения (политические партии, Сенат, городской совет, регулятивные органы), экономические структуры (фирмы, профсоюзы, семейные фермы, кооперативы), общественные образования (церкви, клубы, спортивные ассоциации) и образовательные (школы, университеты, профессионально-технические училища) учреждения. Создаваемые организации отражают возможности, обеспечиваемые институциональной матрицей. Иными словами, если институциональная структура поощряет пиратство, то это рано или поздно приводит к появлению организаций, занимающихся грабежом;

если она поощряет производительную деятельность, тогда возникают организации — коммерческие фирмы, включающиеся в эту деятельность.

Экономические изменения — повсеместно распространенный, непрерывный, расширяющийся процесс, результат ежедневных выборов индивидуальных участников и руководителей организаций. В то время как подавляющее большинство принимаемых решений является рутинным и типовым (Р. Нельсон и С. Винтер, 1982), некоторые из них предполагают определенное изменение существующих «контрактов» — договоренностей, определяющих взаимоотношения между индивидами и организациями. Иногда подобное изменение может произойти в рамках действующей структуры прав собственности и политических норм, однако в ряде случаев новые контрактные отношения требуют соответствующих изменений правил. Равным образом постепенно изменяются или прекращают свое существование нормы поведения, управляющие процессами обмена. В обоих случаях изменениям подвергаются институты. Модификация происходит ввиду осознания индивидами того факта, что перестройка политических или экономических отношений обмена может принести им пользу. Источник изменения представлений может находиться за пределами экономики, — таково, например, изменение цен

или качества конкурентоспособной продукции в другой экономике, приводящее к перестройке взглядов предпринимателей, работающих в условиях первой, на прибыльные возможности.

Однако самым главным, фундаментальным, долгосрочным источником изменений является обучение индивидов и руководителей организаций.

В то время как результатом праздного любопытства становится обучение, темпы и показатели последней отражают интенсивность конкуренции между организациями. Конкуренция, отражающая тотальный дефицит, побуждает организации заниматься обучением во имя обеспечения собственного выживания. Уровень конкуренции может меняться и зачастую делает это.

Чем выше степень монопольной власти, тем ниже стимул к обучению.

Скорость экономических изменений представляет собой функцию темпов обучения, а направление этих изменений есть функция математического ожидания выигрышей от приобретения различных типов знаний. Мысленные модели, разрабатываемые игроками, формируют представления о том, каковы будут выигрыши.

Продолжение в следующем номере



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

Страны Балтии планируют построить региональный терминал по перевалке сжиженного газа

Страны Балтии планируют договориться о строительстве регионального терминала по перевалке сжиженного газа (ТСГ).

Латвийский премьер Валдис Домбровскис после неформальной встречи премьер-министров Балтийских государств сказал, что в данный момент важен вопрос, будет ли проект ТСГ реализован как региональный, и если да, то страны Балтии должны прийти к соглашению и направить этот вопрос в Еврокомиссию для возможного выделения финансирования.

«Мы обсудили этот вопрос и договорились, что дальнейшие решения можем принять по окончании эстонского исследования. Когда оно будет закончено, мы можем вернуться к этому вопросу, основываясь на конкретных фактах», — сказал он.

Эстонский премьер Андрус Ансип подчеркнул, что Эстония не ставит целью добиться, чтобы ТСГ находился в Эстонии — ее цель — обеспечить жителям надежные и стабильные поставки газа. Эстония поддержит тот проект, который обеспечит потребителям по возможности более дешевый газ, добавил он.

Литовский премьер Андрис Кубилюс тоже указал, что важный вопрос проекта ТСГ — энергобезопасность, и достичь ее можно разными способами — или построив один региональный ТСГ, или несколько терминалов в разных местах.

Он выразил уверенность в том, что страны Балтии сумеют договориться о решении.

Неформальные встречи премьер-министров Балтийских стран проводятся не реже раза в год в одной из этих стран. Предыдущая встреча состоялась 11 февраля 2011 года в Эстонии. В августе 2010 года премьеры стран Балтии встречались в эстонском Тарту, в августе 2009 года — в литовской Ниде.

www.rzd-partner.ru



О КОНЦЕПЦИИ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНОГО БИЗНЕСА

в ОАО «РЖД»

Морозов В.Н., первый вице-президент ОАО «РЖД», доктор технических наук

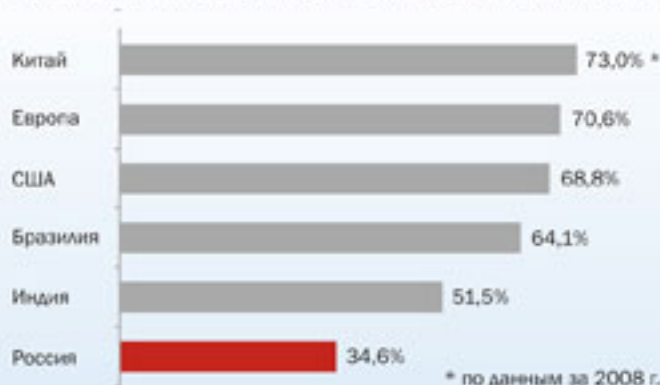
Тема развития контейнерных перевозок имеет высокую актуальность с учетом

крайне низкой степени контейнеризации грузовых перевозок в России. Поэтому рост объемов перевозок грузов в контейнерах, создание соответствующей инфраструктуры, развитие интермодальных перевозок и логистических технологий являются важной задачей не только с точки

зрения роста конкурентоспособности и доходов холдинга «РЖД», но и с точки зрения удовлетворения потребностей наших клиентов в новом уровне сервиса.

До кризисного 2008 г. мировой рынок контейнерных перевозок демонстрировал высокие темпы роста. (Рисунок 1)

Уровень контейнеризации грузовых перевозок в странах мира в 2009 г.



Уровень контейнеризации железнодорожных перевозок в Российской Федерации по видам сообщения в 2010 г.



Рисунок 1. Состояние рынка контейнерных перевозок

В 2008 г. мировой контейнерный оборот составил порядка 152,8 млн. ДФЭ. Суммарный объем контейнеров, обработанных на терминалах мира, оценивается в 540,8 млн. ДФЭ, а уровень контейнеризации в мире составил в среднем 50 – 60% от общего объема перевозок сухих грузов.

В денежном выражении объем рынка приблизился к 1 трлн. долл. в год. Наиболее интенсивным являлся контейнерный грузопоток из стран азиатско-тихоокеанского региона в Западную Европу и США, при этом около 25% мирового контейнерооборота приходилось на Китай.

В 2010 году докризисные объемы перевалки контейнеров в морских портах были практически восстановлены. По прогнозам, восстановление мировой экономики и торговли до уровня 2008 г. произойдет в 2012 г. (Рисунок 2)

В ближайшие 10 лет мировой рынок контейнерных перевозок будет расти темпом около 8% в год. При этом

объемы контейнерных перевозок могут увеличиться в 2+2,5 раза.

Поток контейнеризованных грузов из стран Южной Азии, АСЕАН и Северо-Восточной Азии в страны СНГ к 2025 г. увеличится с 1,03 млн. ДФЭ до 5,5 млн. ДФЭ (в 5,4 раза).

В то же время объем контейнерных перевозок из этих стран в Европу к 2025 г. возрастет с 11,8 млн. ДФЭ до 31,8 млн. ДФЭ (в 2,8 раза), причем большая часть этих потоков может пойти транзитом через страны СНГ.



Рисунок 2. Прогноз железнодорожных перевозок порожних и груженых контейнеров в России

В предкризисный период, в России происходило динамичное развитие рынка контейнерных перевозок, основными движущими факторами которого были растущий внутренний спрос на товары широкого потребления и продовольствие, в том числе — импортные, увеличение экспорта контейнеропригодных сырьевых товаров, а также ускоренное формирование в стране современных товаропроводящих сетей и соответствующей инфраструктуры. Среднегодовой темп прироста грузооборота контейнерных грузов за 2003 — 2007 гг. составил до 30%. На железнодорожном транспорте после спада объемов контейнерных перевозок в 2009 году, более чем на 21%, в 2010 году объемы показали хороший рост. А с учетом сохранения положительной тенденции текущего года объем контейнерных перевозок железнодорожным транспортом составит около 2 млн. 480 тыс. ДФЭ, что несколько превысит уровень докризисного 2008 года (2 млн. 450 тыс. ДФЭ). Начиная с 2012 г., прогнозируется ежегодный прирост объема контейнерных перевозок с темпом в среднем до 10%. Такая динамика роста должна быть обеспечена за счет:

— многократного увеличения уровня контейнеризации, который сейчас крайне низок — 1,6% в целом и 2,4% — в международном сообщении; — большого потенциала, состоящего в переключении части перевозок с морского транспорта. В настоящее время в целом в сообщении между странами Европы и странами азиатско-тихоокеанского региона перевозится около 20 млн. ДФЭ, а через территорию России (по Транссибу) — только 30 тыс. ДФЭ. Это меньше 0,2% общего потока между этими странами.

В условиях прогнозируемого увеличения контейнерного оборота между Азией и Европой одними из главных стратегических задач, стоящих перед холдингом «РЖД», являются: — переориентация части транзитного контейнерного грузопотока из стран АТР с трансокеанских маршрутов в сторону альтернативных путей доставки грузов, пролегающих по территории Российской Федерации; — увеличение роли Транссиба в объеме перевозок импорта из азиатских стран. (Рисунок 3)

Показатель	2010	2020	Изменения к 2010 г.
1. Средняя скорость доставки контейнеров, км/сутки	304	600	+97,4%
– в том числе в транзитном сообщении	635	1000	+57,5%
– в том числе в рамках проекта «Транссиб за 7 суток»	1362	1550	+13,8%
2. Уровень контейнеризации грузооборота российских железных дорог, %	1,6	4,0	+2,4 в.п.
– в том числе в международном сообщении	2,4	6,6	+4,2 в.п.
3. Доля перевозок в контейнерных поездах, %	30	50	+20 в.п.
4. Доля транзитных перевозок в общем объеме перевозок крупнотоннажных контейнеров, %	7,5	15	+7,5 в.п.
5. Доля доходов от контейнерных перевозок в общих доходах ОАО «РЖД» от грузовых перевозок, %	3,0	7,5	+4,5 в.п.

Рисунок 3. Основные целевые показатели развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД».

Для повышения конкурентоспособности существующих транспортных продуктов в концепции определена необходимость их развития в следующих направлениях:

Существенное повышение маршрутной скорости одиночных и групповых контейнерных отправок

Существующий показатель 100–400 км/сутки Целевой показатель 500–700 км/сутки

Решение: создать и возратно внедрить систему одиночных и групповых контейнерных отправок с концентрацией грузопотоков между крупными контейнерными терминалами – хабами

Обеспечение ценовой конкурентоспособности перевозок контейнеров на расстоянии от 500 до 2000 км до уровня конкурентоспособности с автотранспортом с учетом терминальных операций и доставки «от двери до двери»

Решение: оптимизировать структуру затрат на перевозку контейнеров на малые и средние расстояния с учетом перехода на технологию регулярных контейнерных поездов и концентрации контейнеропотоков

Повышение качества и расширение линейки предоставляемых экспедиторских услуг:

доставка «от двери до двери», отслеживание дислокации контейнеров в реальном времени, жесткие гарантированные сроки доставки контейнеров

Решение: разработать и внедрить набор экспедиторских услуг, включая их информационное сопровождение и управления качеством

Рисунок 4

Совсем недавно, а именно 30 августа текущего года на заседании Правления ОАО «РЖД» была в целом одобрена Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в ОАО «РЖД».

Данная Концепция была разработана, чтобы определить цели развития контейнерного бизнеса в Холдинге, а также дать информацию участникам рынка о приоритетных направлениях

развития этого бизнеса.

В Концепции определены основные целевые показатели развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД» до 2020 года.

Основные из них это:

— рост средней скорости доставки контейнеров в 2 раза — до 600 км/сут; — увеличение уровня контейнеризации грузооборота российских железных дорог в 2,5 раза — до 4%; — рост удельного веса доходов от контейнерных перевозок в общих доходах ОАО «РЖД» от грузовых перевозок до 7,5%.

При достижении указанных целевых значений объем контейнерных перевозок на железнодорожном транспорте и их эффективность будут соответствовать практике, складывающейся на рынках железнодорожных перевозок, наиболее полно интегрированных в современные логистические технологии. (Рисунок 4)

Для повышения конкурентоспособности существующих транспортных продуктов в Концепции определена необходимость их развития в следующих направлениях:

Первое — это существенное повышение маршрутной скорости одиночных и групповых контейнерных отправок. Если сейчас этот показатель составляет 100-400 км/сутки, то целевой ориентир — 500-700 км/сутки.

Для этого необходимо создать и поэтапно внедрить систему одиночных и групповых контейнерных отправок с концентрацией грузопотоков между крупными контейнерными терминалами — хабами.

Второе — это обеспечение ценовой конкурентоспособности перевозок контейнеров на расстояния от 500 до 2000 км до уровня конкурентоспособности с автотранспортом с учетом терминальных операций и доставки «от двери до двери».

Для реализации этой цели нужно оптимизировать структуру затрат на перевозку контейнеров на малые и средние расстояния с учетом перехода на технологию регулярных линейных контейнерных поездов и концентрации контейнеропотоков.

И, наконец, **третье направление** — это повышение качества и расширение линейки предоставляемых экспедиторских услуг: доставка «от двери до двери», отслеживание дислокации контейнеров в реальном времени, жесткие гарантированные сроки доставки контейнеров.

В целях достижения целей по росту объемов контейнерных перевозок и повышению уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта при перевозках контейнеропригодных грузов холдинг «РЖД» будет проводить политику, направленную на достижение практических улучшений в нескольких направлениях:

- совершенствование технологий перевозок контейнеров, в том числе за счет внедрения нового подвижного состава;
- улучшение уровня информационного обеспечения перевозок;
- развитие и модернизация терминальной инфраструктуры и станций, выполняющих существенные объемы переработки контейнерных отправок;
- повышение уровня взаимодействия

и кооперации с партнерами по реализации логистических технологий и интермодальных схем перевозок;

— развитие линейки конкурентоспособных услуг и повышение их привлекательности для клиентов, совершенствование ценообразования и тарифов на услуги холдинга «РЖД», системы продажи услуг, системы обратной связи с клиентами.

Очень важно, что в Концепции сформулированы основные направления совершенствования технологического обеспечения развития существующих и внедрения новых транспортных продуктов контейнерных перевозок, которыми должны стать:

- создание и внедрение перспективной технологии консолидации и доставки одиночных и групповых контейнерных отправок в составе контейнерных поездов;
- повышение скорости движения перевозок и терминальной обработки (на основе унификации решений и введения жесткого графика);
- развитие технологии консолидации и контейнеризации мелких и малотоннажных отправок;
- активное внедрение специализированных контейнеров и сменных кузовов, в том числе в экспортно-импортных перевозках;

— категорирование контейнерных поездов в соответствии с их функциональными и технологическими особенностями;

— реорганизация структуры и технологий информационного обеспечения контейнерных перевозок.

Кроме этого, определены приоритетные мероприятия по обеспечению технической готовности терминально-складского хозяйства к реализации продуктовой линейки железнодорожных контейнерных перевозок.

Необходимо создание сети крупных терминалов-хабов, способных обеспечить ритмичную работу с полносоставными контейнерными поездами и интеграцию перевозочного процесса и процесса терминальной обработки контейнеров в рамках комплексной услуги перевозчика «терминал-терминал».

Первоочередными терминально-логистическими центрами и железнодорожными портами должны стать: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Хабаровск, Крымск (ст. 9 км), Усурийск, Нижний Новгород, Улан-Удэ, Самара, Сочи.

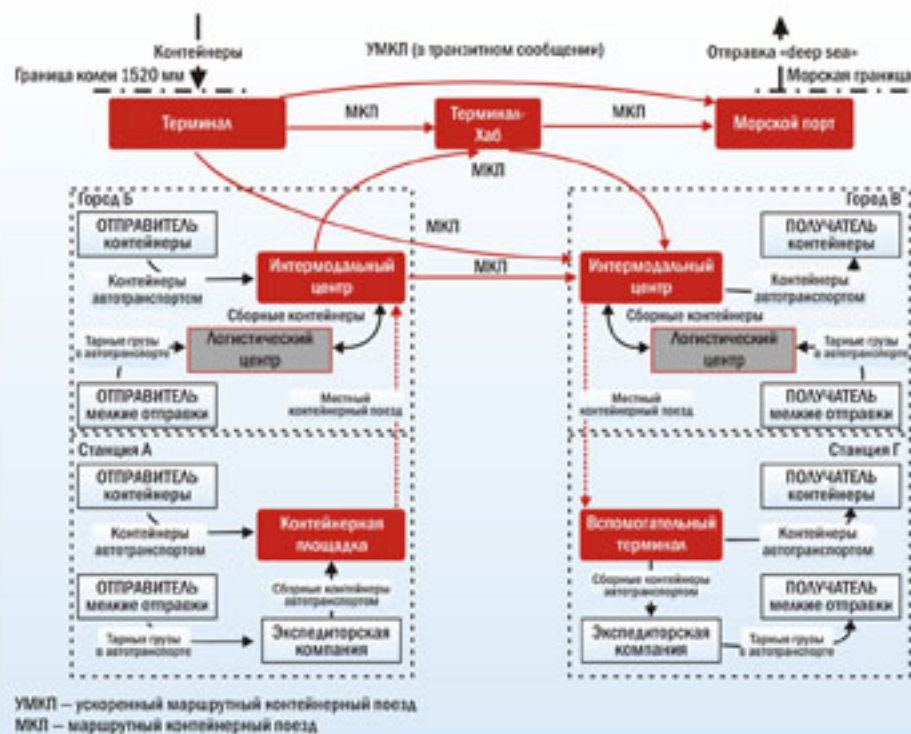


Рисунок 5. Схема перспективной технологии контейнерных и мелких отправок

Окончательный вариант размещения должен определяться путем имитационного и экономического моделирования, а также разработки проекта по определению конкретного количества новых терминальных комплексов и подлежащих реконструкции контейнерных терминалов с обоснованием их мощности, места расположения, предполагаемых источников финансирования, степени участия ОАО «РЖД» и сроков их строительства. Отдельное внимание в Концепции уделено определению мероприятий по привлечению транзитных грузопотоков и дальнейшего развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, прежде всего на направлении «Восток – Запад», основу которого составляет Транссибирская магистраль. Это такие мероприятия, как:

- повышение регулярности и стабильности сервиса, создания конкурентоспособных сквозных тарифных ставок, информационное сопровождение сервиса и внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС;
- создание крупного международного логистического оператора транзитных перевозок по направлению «Запад-Восток» с участием в капитале широкого круга партнеров;
- организация тесного взаимодействия с европейскими и китайскими интермодальными операторами, а также администрациями железных дорог под эгидой МСЖД.

Также в Концепции представлены предложения по изменению системы продажи услуг холдинга «РЖД» в сфере интермодальных перевозок грузов. (Рисунок 6)

В настоящее время существует технологический разрыв между процессами собственно железнодорожной перевозки и терминальной обработки, а координация структур перевозчика при оказании услуг недостаточна. Центром компетенции по реализации концепции комплексного развития системы контейнерных перевозок в холдинге «РЖД» будет бизнес-блок «Грузовые перевозки», в котором создается отдельный центр компетенций по разработке и сбыту транспортных продуктов в сфере интермодальных перевозок.

ОАО «РЖД» при этом занимается развитием транспортных продуктов и продажей транспортных услуг крупным экспедиторским компаниям и операторам, имеющим подвижной состав, а также, по запросу клиентов, управляет парками вагонов и контейнеров на сети РЖД. Отношения ОАО «РЖД» с независимыми компаниями-участниками рынка контейнерных перевозок строятся на принципах взаимной выгоды и обеспечения равного доступа к инфраструктуре и услуге перевозки для всех участников рынка. В настоящее время Компания работает над планом реализации концепции развития контейнерного бизнес холдинга «РЖД».

Реализация данной Концепции обеспечит эффект для всех участников транспортного рынка:

- грузоотправители получат возможность надежной, ускоренной доставки широкой номенклатуры контейнеропригодных товаров с использованием современных интермодальных технологий;
- экспедиторы и операторы контейнерных перевозок — увеличение спроса на свои услуги;
- владельцы контейнерных терминалов — возможность более эффективной работы в рамках единых технологических процессов с перевозчиком и операторами;
- автомобильные компании — возможность расширения услуг в сегментах, где они имеют неоспоримые преимущества (локальный развоз мелких партий грузов);
- порты — повышение эффективности деятельности в рамках современных интермодальных технологий с увеличением объемов переработки контейнеров;
- зарубежные партнеры — возможность эффективной диверсификации схем доставки товаров с использованием транспортной системы Российской Федерации и достижением экономии оборотного капитала за счет более быстрой и надежной доставки;
- разработчики и производители железнодорожной техники — дополнительные заказы на разработку и производство инновационных технических средств для контейнерных перевозок;
- холдинг «РЖД» в результате реализации Концепции получит возможность долгосрочного повышения конкурентоспособности в рыночном сегменте перевозок высокодоходных грузов и, на этой основе, повышения объемов этих перевозок и доходов от них;
- и, наконец, экономика страны в целом — приближение к уровню наиболее развитых стран по степени контейнеризации товаропотоков и увеличение объемов транзитных контейнерных перевозок как важного вида несырьевого экспорта с высокой добавленной стоимостью.



Рисунок 6. Основные элементы услуги интермодальной перевозки с участием железнодорожного транспорта в холдинге «РЖД».

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ ТЕРМИНАЛОВ И СКЛАДОВ

Резер С. М., президент НП «Гильдия экспедиторов», доктор технических наук, профессор

В последние годы контейнерные перевозки в России и в мире бурно развиваются. На транспорте и в ОАО «РЖД» им также уделяется много внимания, а также развитию складов, терминалов, организации погрузо-разгрузочных работ и логистике в целом. Однако, здесь ещё много нерешённых проблем.

Важно дополнить стратегию развития транспорта разделом по развитию контейнерных перевозок в РФ до 2030 года.

Нужно создать программу контейнеризации России в рамках программы модернизации транспорта до 2015 года с обеспечением инвестиций на основе государственно-частного партнёрства.

Необходимо развить строительство контейнерных терминалов. Терминал должен быть в каждом областном центре и в крупных районных городах на основе создания логистических центров. Следует принять необходимые законы и нормативно-правовые акты:

- по экспедированию;
- по смешанным сообщениям;
- ввести раздел контейнерных перевозок и экспедирования в Устав железных дорог, и принять ряд других нужных нормативно-правовых актов. Проекты концепций этих законов в Минтранс РФ и в ОАО «РЖД» уже подготовлены, но многие нужно обсудить и дополнить.

Важно рассмотреть проблемы развития транзитных контейнерных перевозок особенно с учетом создания Таможенного союза Россия-Казахстан-Белоруссия.

Перед нами стоит задача создания системы контреймерных перевозок, которая у нас находится в начальной стадии.

Много вопросов имеется по контейнерным тарифам, например, при перевозках скоропорта, при сборных контейнерах мелких отправок и по дерегулированию транзита.

Особенно важно поддержать развитие танк-контейнеров, рефконтейнеров, других спецконтейнеров. Нужно сделать постоянными ускоренные контейнерные поезда по твердым ниткам графика и за 7 суток с Дальнего Востока до Центра. Не решены вопросы условий допуска клиентов и ставок сборов на публичных контейнерных терминалах, а так же организации на них погрузочно-разгрузочных работ. Развитие контейнерных перевозок зависит от развития информатизации, системы ГЛОНАСС и нанотехнологий на контейнерных перевозках.

Необходим электронный документооборот и расчеты через интернет. Пора подумать о подготовке кадров коммерческой эксплуатации железных дорог. Учебники такие есть, а специалистов мы не готовим. Очень остро стоят проблемы производства подвижного состава для контейнерных перевозок, проблемы производства контейнерного парка и организация его ремонта.

Назрели проблемы инвестиций и финансирования на основе концессий. Важнейшая проблема — организация подачи частных вагонов на терминалы. Например, в Московск-



ком узле платформы после разгрузки на Тучково есть, а грузить их нельзя, они чужие. Имеет смысл внедрить их обезличку и грузить их в узле с регулировкой по договорам. Создание и развитие крупных международных контейнерных компаний, таких как «Трансконтейнер», «Феско», «Кедентранссервис», «Русская тройка», «Трансгарант» и др. стало важным этапом в развитии контейнерных перевозок.

Значительные изменения на рынке контейнерных перевозок произойдут в связи с намечающимся приобретением компаниями «Феско» или «Н-транс» контрольного пакета акций ОАО «Трансконтейнер». Ведь здесь решается судьба публичности наших основных контейнерных терминалов по всей сети железных дорог. Не малую роль в развитии контейнерных перевозок уже занимает недавно созданная компания ОАО «РЖД Логистика».

Все эти меры позволяют нам осуществить активное вхождение России в мировую глобализацию именно на основе развития контейнерных и контреймерных перевозок, логистики, складов и погрузо-разгрузочных работ.



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

В России необходимо создавать дорожную сеть с транзитными узлами в регионах

В России не хватает от 500 тыс. до 1 млн км дорог.

Об этом на Международном инвестиционном форуме «Сочи-2011» заявил министр транспорта РФ Игорь Левитин.

По его словам, сегодня Москва, к которой, в конечном счете, сходятся все российские дороги, выступает в качестве некоего транзитного центра. Причем, это касается как автомобильных, так и железных дорог. По мнению Игоря Левитина, необходимо создавать сеть дорог, которые будут объединены узлами по регионам. Министр напомнил, что для привлечения инвестиций в строительство инфраструктуры правительство приняло концепцию федерального закона об использовании механизма жизненных циклов наряду с концессионными соглашениями при строительстве дорог. Кроме того, с 2012 года вновь начнут формироваться региональные дорожные

фонды. В 2011 году на строительство, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог в России в федеральном бюджете запланировано 309 млрд руб. За счет этих средств до конца 2011 года планируется ввести 208 км новых федеральных дорог и 6 тыс. 300 м искусственных сооружений, прежде всего мостов и тоннелей. В 2012 году на эти цели предусматривается выделить 364 млрд руб.

www.autonews.ru

ГЛОССАРИЙ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕРМИНОВ

Бенч-маркинг инноваций: изучение бизнеса других предпринимателей с целью выявления основополагающих характеристик для разработки своей инновации.

Бизнес-процесс инновации: упорядоченная совокупность работ во времени и пространстве с указанием их начала и конца.

Бизнес-процесс-реинжиниринг: оптимизация системы организации и управления хозяйственным процессом, которая основана на принципах ориентации на весь процесс, на качественный скачок, на ликвидацию закомплексованности в бизнесе, на использование эффективных технологий информационного продукта.

Бренд инновации (англ. brand — клеймо, фабричная марка): система характерных (материальных и нематериальных) свойств нового продукта или операции, которая формирует сознание потребителя и определяет на рынке место этой инновации, а также ее производителя или продавца.

Бренд-стратегия: комплексная проработка имиджа хозяйствующего субъекта на основе продвижения его брендов на рынке.

Венчурный капитал: (англ. venture — отважиться, рисковать) рискованное вложение капитала.

Венчурные компании: рискованные фирмы, которые обычно

создаются в областях предпринимательской деятельности, связанных с повышенной опасностью потерпеть убытки.

Дисконтирование: метод приведения будущей стоимости денег к их настоящей стоимости.

Дисконтная ставка: ставка процента, по которой осуществляется процесс дисконтирования.

Диффузия инновации: распространение однажды освоенной инновации в новых регионах, на новых рынках и новой финансово-экономической ситуации.

Жизненный цикл инновации: (греч. kyklos — круг) период времени от зарождения идеи у новатора до освоения и использования его у потребителя-инноватора.

Идея: предложение нового проекта, которое после технико-экономического обоснования может превратиться в инновацию.

Изобретение: новый механизм, прибор, аппарат, какое-либо приспособление, созданные человеком.

Инвестиции: денежные средства, ценные бумаги, иное имущество, в т.ч. имущественные права, иные права, имеющие денежную оценку, вкладываемые в объект предпринимательской и/или иной деятельности в целях получения прибыли и/или достижения иного полезного эффекта.

ПЛАН КОНФЕРЕНЦИЙ НП «ГИЛЬДИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ» НА 2012 ГОД

Мероприятие		Дата	Место
Научно-практическая конференция	Перевозки нефтепродуктов, сжиженных газов, других энергоносителей и наливных химических грузов в цистернах и в танк-контейнерах	16 февраля	Москва
5-я Международная Научно-практическая конференция	Государственный подход к обеспечению безопасности перевозок и страхование рисков на железных дорогах с применением логистических технологий	12-13 апреля	Москва
Международная научно-практическая конференция	Инновационное развитие работы железнодорожных вокзалов в транспортных узлах	07 июня	Москва
Международная научно-практическая конференция	Развитие контейнеризации, экспедирования, погрузочно-разгрузочных работ и логистических терминалов на железных дорогах	20 сентября	Москва
Международная научно-практическая конференция	Взаимодействие ОАО «РЖД», экспедиторов, операторов и грузовладельцев с таможенными органами	08-09 ноября	Москва
Международная научно-практическая конференция	Дальнейшие этапы реформирования железных дорог и пути совершенствования железнодорожных тарифов, включая единый таможенный союз	26 октября	Москва



Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Государственное учреждение «Регистр сертификации
на федеральном железнодорожном транспорте («РС ФЖТ»)



Государственное учреждение

«Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» («РС ФЖТ») создано в соответствии с указанием МПС России от 16.10.1997 №257у

для проведения работ по сертификации объектов железнодорожного транспорта в соответствии с Федеральным законом «О федеральном железнодорожном транспорте».

Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 «РС ФЖТ» передано в ведение Федерального агентства железнодорожного транспорта.

На базе «РС ФЖТ» аккредитовано 15 Органов по сертификации продукции, услуг, систем менеджмента качества и производств, систем экологического менеджмента.

«РС ФЖТ» имеет обособленные подразделения в регионах — в г. Екатеринбурге и в г. Хабаровске.

Основной деятельностью «РС ФЖТ» является подтверждение соответствия в области железнодорожного транспорта.

Подтверждение соответствия на территории Российской Федерации может носить добровольный или обязательный характер.

Обязательное подтверждение соответствия осуществляется в формах принятия декларации о соответствии и обязательной сертификации.

Добровольное подтверждение соответствия осуществляется в форме добровольной сертификации.

«РС ФЖТ» сотрудничает в рамках двухсторонних соглашений с Российским Морским Регистром Судоходства,

Немецким органом по сертификации железнодорожной техники VSB CERT,

Немецким обществом по сертификации систем качества DQS,

Ассоциацией по сертификации «Русский Регистр»,

некоммерческой организацией Союз по сертификации («СОЮЗСЕРТ»),

имеет деловые контакты с ОАО «Всероссийский НИИ сертификации», СМЦ «Приоритет»,

Испытательным технологическим центром Ассоциации Американских железных дорог TTCI AAR

и другими компетентными организациями в области испытаний и сертификации железнодорожной техники, систем менеджмента качества и производств.

«РС ФЖТ» сотрудничает с экспертными центрами по сертификации,

более чем с 80-ю испытательными центрами (лабораториями),

аккредитованными на базе испытательных организаций

железнодорожного транспорта и промышленности, а также предприятий – изготовителей,

в том числе в Украине, Казахстане, Латвии, Беларуси, Германии, Голландии, США.

«РС ФЖТ» имеет внедренную функционирующую систему менеджмента качества,

соответствующую требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008 (ISO 9001:2008).

www.rsfgt.ru

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Михальчук Л.А., Советник руководителя ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте»

Государственное учреждение «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» («РС ФЖТ») было создано в соответствии с указанием МПС России от 16.10.1997 №257 для проведения работ по сертификации объектов железнодорожного транспорта в соответствии с Федеральным законом «О федеральном железнодорожном транспорте». Затем постановлением правительства РФ от 30.07.2004 «РС ФЖТ» был передан в ведение Федерального агентства железнодорожного транспорта. Сейчас на базе «РС ФЖТ» аккредитовано 15 органов по сертификации продукции, услуг, систем менеджмента качества и производств, систем экологического менеджмента. Основной деятельностью организации является подтверждение соответствия в области железнодорожного транспорта. На территории нашей страны оно может носить добровольный или обязательный характер. Обязательное подтверждение соответствия осуществляется в формах принятия декларации о соответствии и обязательной сертификации. Добровольное подтверждение соответствия осуществляется в форме добровольной сертификации. Пожалуй, излишним было бы напоминать, насколько эта работа в целом важна для обеспечения безопасности движения, безопасности для жизни и здоровья людей, имущества, охраны окружающей среды. Сегодня одной из основных проблем в области обязательного подтверждения соответствия является то, что работать приходится в условиях постоянного изменения нормативной базы. Так, в июле 2010 года постановлениями правительства были утверждены три технических регламента по железнодорожному транспорту, срок вступления в силу которых — июль 2013 года. Для того, чтобы эти регламенты применить, необходимо разработать или привести в актуальную форму около трехсот государственных стандартов и сводов правил. Ответственность за нормативную базу обязательного подтверждения соответствия в сфере железнодорожного транспорта до настоящего времени была возложена

на Минтранс России. Однако работа по этим стандартам организована сегодня менее, чем наполовину, и то благодаря инициативе ОАО «РЖД». Компания взяла на себя финансирование разработки около ста этих документов. Работа над остальными до сих пор не организована. Ситуация безусловно усугубляется с вступлением в силу с 22 октября этого года изменений к закону «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», в соответствии с которыми из функций Минтранса исключается ответственность за нормативную базу подтверждения соответствия без указания о том, кому эта функция передается. Упомянется лишь, что обязательные требования к железнодорожному подвижному составу, правила и формы подтверждения соответствия устанавливаются в соответствии с законодательством Российской Федерации. То есть формулировка неконкретна. Можно с уверенностью прогнозировать, что в таких условиях комплекс поддерживающих документов, без которых не смогут заработать технические регламенты, не будет готов к июлю 2013 года, а с июля 2014 года уже начнут работать технические регламенты Таможенного союза. В июле этого года приняты три технических регламента Таможенного Союза по железнодорожному транспорту со сроком вступления в силу с июля 2014 года, утвержден перечень поддерживающих стандартов и сводов правил. В этом же решении есть рекомендация национальным органам государств-членов Таможенного Союза, а также стран ЕвразЭС не применять после 2014 года национальные документы, которые регулируют обязательное подтверждение соответствия. Но закономерен вопрос — а как же работать в течение этих трех лет? Комиссия Таможенного союза на заседании 20.09.2010 года (Решение №384) решила:

1. В связи с разработкой технических регламентов Таможенного союза, в том числе на основе технических регламентов ЕвразЭС, рекомендовать Сторонам приостановить вступление

в силу национальных технических регламентов, объекты регулирования которых совпадают с объектами технических регламентов ЕвразЭС и (или) технических регламентов Таможенного союза.

2. Просить Стороны в срок до 1 ноября 2010 года представить в Секретариат Комиссии Таможенного союза информацию о принятых решениях. До настоящего времени, никаких решений по этому вопросу участники Таможенного союза и ЕвразЭС не приняли.

При этом возникает следующая ситуация.

Стандартов под российские регламенты в полном объеме до сих пор нет и по многим из них работа даже не начиналась. Появятся они в лучшем случае к концу 2012 года, а к июлю 2014 года уже должны будут разработаны поддерживающие стандарты и своды правил Таможенного союза. Становится очевидным необходимость сосредоточиться на разработке стандартов и сводов правил под регламенты Таможенного союза, прекратив работы и соответствующее расходование средств на аналогичную работу внутри России, тем более, что в этом случае финансирование распределится между членами Таможенного союза и ЕвразЭС. До этого момента можно работать по действующим нормативным документам.

Кроме того необходимо срочное принятие решений на межправительственном уровне об участии в этих процессах всех стран «пространства 1520».

Базой для этих решений должны стать документы по техническому регулированию Совета железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии.

Определенные сложности возникли и в результате принятия одобренной распоряжением Правительства РФ от 12.10.10 № 1760-р «Концепции формирования единой национальной системы аккредитации в Российской Федерации».

Разработанная Минэкономразвития концепция централизации аккредитации органов по сертификации,

испытательных и экспертных центров предусматривает ликвидацию семи систем сертификации, в том числе и систему сертификации на федеральном железнодорожном транспорте.

По сути, под лозунгом централизации аккредитации, которая на наш взгляд действительно необходима, происходит разрушение систем сертификации.

Аргументом со стороны

Минэкономразвития является то, что при централизации аккредитации эти системы не будут нужны.

Однако разработчики этой концепции забыли, что в системах сертификации, кроме работ по аккредитации, которые подлежат централизации, существует множество функций, связанных с выполнением организационных процедур обязательного подтверждения соответствия. При подготовке указа президента о централизации аккредитации мы обращали внимание разработчиков на этот факт.

При этом ответ был такой: вопрос есть, мы подумаем. Как мы видим, эти замечания были проигнорированы. В связи с централизацией аккредитации необходимо обратить внимание на необходимость построения структуры органа по аккредитации по отраслевому принципу — нельзя допустить, чтобы одни и те же специалисты аккредитовывали органы по сертификации и испытательные центры по бытовой технике и техническим средствам железнодорожного транспорта, являющегося источником повышенной опасности.

Последние изменения, внесенные в Федеральный закон «О техническом регулировании», можно расценивать, как серьезный удар по обеспечению безопасности железнодорожного транспорта. Прежде всего, это касается подмены обязательной сертификации изделий, предназначенных для железных дорог, декларированием. Сделано это достаточно казуистически. С одной стороны, никто не отменял перечни продукции, которая подлежит обязательной сертификации и декларированию, а с другой стороны, в закон внесено понятие «впервые выпускаемая в обращение продукция», в отношении которой сертификация может быть заменена декларированием.

Это продукция, которая ранее не находилась в обращении на территории РФ, либо ранее выпускалась в обращение и свойства

или характеристики которой были впоследствии изменены.

Принципы отнесения продукции к этим категориям не оговорены. Против этих изменений серьезно возражало ОАО «РЖД», получившее поддержку нескольких комитетов Государственной Думы. Тем не менее, те, кто лоббировал эти изменения, оказались сильнее — закон был принят Думой.

Не стоит исключать, что подобные изменения в закон продвигали те, кто участвует в цепочках импортных поставок, поскольку именно зарубежная продукция, как правило, не имела широкого распространения на нашем рынке. В технических регламентах Таможенного Союза существует другое, более определенное понятие — «инновационная продукция».

Но, как я уже говорил, эти регламенты вступят в силу только через три года, а пока под формулировку «впервые выпускаемая в обращение продукция» будет очень легко отнести некачественный импорт.

Конечно, отечественные предприятия тоже могут ею воспользоваться, но их продукция, как правило, уже имеет хождение в стране и ее будет трудно отнести к продукции, впервые появившейся в обращение на нашем рынке.

Зачастую эти изменения в нормативные требования вносятся под лозунгами равного доступа на рынок, освобождения бизнеса от административных барьеров и излишней бюрократии, с мыслью о том, что рынок сам все отрегулирует, и качество в том числе. При этом делаются ссылки на опыт западных стран, полностью игнорируя некоторые очень существенные особенности становления частного предпринимательства в России.

В тех странах рыночная экономика развивалась эволюционно в течение нескольких сот лет и уже прошла разные этапы становления конкуренции, в том числе и по качеству.

На постсоветском пространстве становление частной собственности происходило путем дележа уже существующего общенационального имущества, в отсутствие новой законодательной базы, что в свою очередь на стадии не накопления, а приобретения первоначального капитала, породило у новых собственников безответственное отношение к обязательствам

по отношению к обществу, желание делать деньги любой ценой и иметь возможность много получить и мало вкладывать. Такие особенности нашего менталитета необходимо учитывать. И пора прекратить делать ссылки на то, что на западе правила игры по контролю за безопасностью продукции, выпускаемой на рынок, упрощаются. Приведу без комментариев выдержки из Регламента ЕС №765/2008 Европарламента и Совета ЕС: «Необходимо предусмотреть, чтобы продукция, имеющая преимущества за счет свободного передвижения товаров внутри Сообщества удовлетворяла требованиям, обеспечивающим высокий уровень защиты интересов общества, таких как здоровье и безопасность в целом, здоровья и безопасность на рабочем месте, защита интересов потребителей, охрана окружающей среды и гарантированное удовлетворение потребностей, и чтобы свободное передвижение продукции не ограничивалось более, чем допустимо в соответствии с гармонизирующим законодательством Сообщества или любыми другими соответствующими правилами Сообщества. Поэтому следует предусмотреть наличие правил по аккредитации, надзору за рынком, контролю продукции, поступающей из третьих стран, и по маркировке продукции знаком CE»; «Структура надзора за рынком, создаваемая настоящим Регламентом, призвана дополнить и усилить действующие положения гармонизирующего законодательства, относящиеся к надзору за рынком, а также обеспечить выполнение данных положений».

Мне кажется, что разработчики реформ технического регулирования либо некомпетентны в вопросах, которыми они занимаются, либо настроены умышленно помешать конкурентно-способности российских производителей на российском и зарубежном рынках. С моей точки зрения, ситуация с обеспечением безопасности и качества продукции не только для железнодорожного транспорта, но вообще в России, близка к критической.

И заслуживает серьезного рассмотрения непосредственно первыми лицами государства с участием всех причастных министерств, ведомств и организаций.



Портрет компании / Company Profile

ОАО «Российские железные дороги» одна из самых крупных в мире железнодорожных компаний с колоссальными объемами пассажирской и грузовой работы, высокими финансовыми рейтингами, квалифицированными специалистами, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества.

Миссия компании: Мы – важная часть глобальной системы движения товаров и технологий. Мы работаем для людей, способствуем объединению народов, интегрируем Россию в единое экономическое пространство. Наши решения опираются на уникальную инфраструктуру, мастерство десятилетиями формировавшейся команды профессионалов и инновационные технологии.

Главные цели деятельности общества – обеспечение потребностей государства и клиентов в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

100% акций компании, владеющей железнодорожной сетью протяженностью 85,5 тыс. км, принадлежат государству.

ОАО «РЖД» перевозит около 1,1 млрд. пассажиров и 1,1 млрд. тонн грузов в год. В настоящий момент в компании работают более миллиона сотрудников.

Полное наименование компании:

Открытое акционерное общество

«Российские железные дороги»

Сокращенное наименование: ОАО «РЖД»

Юридический адрес:

Россия, 107174, Москва, Новая Басманная ул., 2

Почтовый адрес:

Россия, 107174, Москва, Новая Басманная ул., 2

Справочная ОАО «РЖД»: (499) 262 99 01

Интернет-сайт: www.rzd.ru



Russian Railways is one of the biggest railway companies in the world with 85,500 km of track and more than 1 million employees. About 1.1 billion passengers are carried by Russian Railways annually as well as 1.1 billion tons of freight. Russian Railways is responsible for 42% of Russia's total freight traffic (including pipelines) and more than 39% of passenger traffic.

The Company's Mission

We are a hugely important part of the global system of cargo transfer. We work for people, bring nations together and integrate Russia into the global economy. Our solutions are based on unique infrastructure, innovative technology and the skills of our world-class professional team acquired through decades-long experience.

Strategic Goals of the Company:

- grow the transport business
- increase production and commercial efficiency
- increase the quality of work and transport safety
- deepen integration into the Eurasian transport system
- increase financial sustainability and efficiency.

The Russian Federation is the sole shareholder of Russian Railways.

Full name of the company: Joint Stock Company "Russian Railways".

Abbreviated name: JSC "RZD"

Legal address: Novaya Basmannaya str., 2, Moscow, 107174, Russia

Postal address: Novaya Basmannaya str., 2, Moscow, 107174, Russia

JSC "RZD" International Department:

+7 (499) 262 28 80

Internet: eng.rzd.ru



ТАРИФНОЕ И ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ


**О ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Кириллова А. Г., заместитель начальника Управления регулирования транспорта ФСТ России, доктор технических наук

Государственная тарифная политика на железнодорожном транспорте Российской Федерации направлена на создание условий для устойчивого, безопасного функционирования и динамичного развития транспорта, повышение конкурентоспособности экономики страны и основана на принципе соблюдения баланса интересов субъектов естественной монополии и потребителей их услуг. Контейнерные перевозки являются сегментом рынка железнодорожных перевозок, играющим наиболее важную роль в интеграции железнодорожного транспорта Российской Федерации в мировую транспортную систему, обеспечении его конкурентоспособности на транспортном рынке. В этой связи, государственная тарифная политика в отношении данного сегмента осуществляется преимущественно с учетом рыночных факторов. В частности, на протяжении ряда лет ФСТ России реализовывался комплекс решений, направленный на повышение привлекательности перевозок грузов в контейнерах по российским железным дорогам. Так, в 2011 году индекс роста тарифов на грузовые железнодорожные перевозки составил 8,0% (что соответствует среднему параметру индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки), но вместе с тем, общий уровень индексации тарифов на перевозку грузов в контейнерах остаётся ниже уровня индексации тарифов раздела 2 Прейскуранта № 10-01 на 18% (2,278 и 2,785 соответственно). Вместе с тем, ФСТ России проводит работу по совершенствованию систем тарифов на перевозки грузов в контейнерах железнодорожным транспортом. Так, в 2008–2011 годах ФСТ России принят ряд решений

по внесению изменений и дополнений в Прейскурант №10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» в части контейнерных перевозок грузов: — с 2008 года проведена унификация тарифов на перевозки универсальных и специализированных контейнеров (кроме крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров), совпадающих по параметрам с универсальными контейнерами, независимо от вида сообщения (кроме транзита) с расчетом провозных платежей по ставкам и правилам раздела 2 Прейскуранта № 10-01; — в целях приведение в соответствие порядка тарификации и применяемой технологии перевозок грузов в контейнерах, предусмотренной действующими правилами перевозок грузов (одиночный контейнер, комплект контейнеров, в составе контейнерного поезда, а также перевозки контейнеров в составе отправительского маршрута), были внесены изменения в Прейскурант №10-01, определяющие условия применения скидки за комплект контейнеров на вагоне и порядок тарификации перевозок в составе контейнерного поезда. Учитывая, что технология перевозки грузов в контейнерах, порожних контейнеров, следующих в составе контейнерного поезда, не предусматривает сортировки в пути следования как контейнеров, так и вагонов (то есть близка по технологии к прямому отправительскому маршруту), то порядок тарификации данной технологии перевозки контейнеров определен на базе тарифов за одиночный контейнер с применением понижающих коэффициентов, предусмотренных Прейскурантом №10-01 для перевозок грузов прямыми отправительскими маршрутами с применением размера уменьшения плат, предусмотренных при отправлении контейнеров полными комплектами на вагон. При этом, внесение такого порядка, наряду с унификацией, позволило отказаться

от системы исключительных тарифов на перевозки грузов в контейнерах контейнерными поездами по Европейской части России. — В целях обеспечения долгосрочного планирования транспортных затрат пользователей транспортных услуг, ряд исключительных тарифов, действовавших на протяжении ряда лет, и установленных для обеспечения конкурентоспособности российской транспортной системы при контейнерных перевозках, был включён в систему тарифов Прейскуранта № 10-01. Так, к ним относится выделение расчётным путём контейнерной и вагонной составляющих, не предусмотренных базовыми тарифами Прейскуранта № 10-01 за счёт внесения дополнительных коэффициентов, внесение коэффициента 0,47 за расстояние перевозки, превышающее 4000 км, что позволило обеспечить конкурентоспособный уровень тарифов на перевозки грузов в контейнерах на дальние расстояния и отказаться от системы исключительных тарифов на перевозки грузов в контейнерах через порты Дальнего Востока; 0,78 и дополнительно 0,47 за расстояние перевозки, превышающее 4000 км к платам за порожний пробег порожних собственных (арендованных) специализированных платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров на расстояние перевозки свыше 4000 км, следующих после выгрузки или под погрузку контейнеров. — с 2011 года проведена унификация тарифов на перевозки грузов в универсальных контейнерах и специализированных, совпадающих по параметрам с универсальными за счёт отмены действовавших исключительных тарифов в виде коэффициентов от 0,926 до 1,282 (в зависимости от принадлежности вагона и контейнера) на перевозку грузов в специализированных контейнерах, совпадающих по параметрам с универсальными

контейнерами и порожних специализированных контейнеров, а также размеры уменьшения тарифов на перевозки таких контейнеров комплектом на вагон.

— В целях стимулирования попутной загрузки упорядочена система тарифов на перевозки повагонными отправками грузов на платформах, на которых возможна перевозка грузов повагонными и контейнерными отправками в зависимости от их функционального назначения и длины по осям сцепления автосцепок; — уточнен порядок тарификации грузов в контейнерах новых типов, отличающихся по своим типоразмерам (по максимальной массе брутто) от указанных в Прейскуранте № 10-01 в таблице № 10 приложения 5 и примечания к ней.

Снятие ограничений по максимальной массе брутто контейнера позволит в условиях появления контейнеров иных типоразмеров тарифицировать любые контейнеры, оформленные контейнерными отправками. Важным элементом государственного тарифного регулирования остается проведение гибкой тарифной политики, обеспечивающей возможность установления исключительных тарифов, учитывающих особые условия перевозок, в том числе на дальние расстояния, состояние рынков товаров и услуг, необходимость обеспечения конкурентоспособности транспортной системы, стимулирования развития новых технологий на железнодорожном транспорте и обеспечения равных условий предоставления услуг всем потребителям.

С учетом принятия решения о внесении практически всех (из 15 исключительных тарифов сохранены 2 исключительных тарифа) действующих в 2010 году исключительных тарифов на перевозки грузов в контейнерах в Прейскурант № 10-01, а также изменения уровня тарифов на перевозки грузов в контейнерах в рамках Прейскуранта № 10-01, на 2011 год принято решение об установлении исключительных тарифов только в отношении перевозок автокомплектующих в универсальных контейнерах длиной 40 футов, следующих из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в составе контейнерных поездов, в целях переключения контейнеропотоков

с иностранного морского транспорта на российскую транспортную систему, в следующих размерах:

- коэффициент 0,87 к тарифам раздела 2 Прейскуранта № 10-01 на перевозки через порты Дальнего Востока назначением на станции Санкт-Петербургского узла Октябрьской железной дороги, станции Марцево, Черкесск Северо-Кавказской железной дороги и в обратном направлении;
- коэффициент 0,91 к тарифам раздела 2 Прейскуранта № 10-01 на перевозки через пограничную передаточную станцию Российской Федерации Забайкальск Забайкальской железной дороги в составе контейнерных поездов назначением на станцию Марцево Северо-Кавказской железной дороги и в обратном направлении.

Это связано с тем, что с 1 января 2013 года реализация системы гибкого тарифного регулирования должна претерпеть значительные изменения. В соответствии с Соглашением о правилах доступа к услугам железнодорожного транспорта, подписанным 9 декабря 2010 года, возможность установления уполномоченными органами государств Сторон исключительных тарифов будет сохранена только для отдельных направлений перевозок определенных грузов в случае невозможности предоставления товаропроизводителям поддержки в иной форме, на основании единых правил установления исключительных тарифов, разрабатываемых и принимаемых Сторонами, по согласованию с Комиссией Таможенного союза.

Кроме того, в настоящее время в ФСТ России проводится работа по совершенствованию тарификации в рефрижераторном подвижном составе, включая крупнотоннажные рефрижераторные контейнеры.

Важным решением в 2011 году стало утверждение 2 августа 2011 года Правлением ФСТ России платы за услуги по использованию инфраструктуры РЖД при грузовых железнодорожных перевозках, которая вводится в действие с 1 января 2012 года. Это новый качественный скачок в совершенствовании тарифной системы на грузовые железнодорожные перевозки.

Так, при организации независимыми перевозчиками перевозок вагонов

с универсальными контейнерами, совпадающими по параметрам с универсальными контейнерами, вагонов с автопоездами, полуприцепами, съемными автомобильными кузовами, их взаимоотношения с ОАО «РЖД» как владельцем инфраструктуры будут строиться исходя из количества проследовавших по инфраструктуре РЖД единиц подвижного состава (в данном случае, вагонов с контейнерами, автопоездами и т.п.), в связи с чем, **определение платы за услуги по организации продвижения по инфраструктуре РЖД единиц подвижного состава в составе грузовых поездов будет производиться в расчете на вагон в зависимости от массы контейнера (автопоезда и т.д.) брутто** (а не в расчете на контейнер (автопоезд), как было предусмотрено в разделе 2 Прейскуранта № 10-01. Данное решение направлено на дальнейшее развитие рынка контейнерных перевозок железнодорожным транспортом, обеспечение конкурентоспособности российской продукции на мировых рынках.

В настоящее время, на основании мониторинга и анализа изменения тарифной нагрузки на пользователей транспортных услуг, ФСТ России продолжает работу по совершенствованию системы тарификации перевозок грузов в контейнерах на железнодорожном транспорте, с учетом обеспечения их конкурентоспособности по отношению к перевозкам другими видами транспорта и дальнейшего развития рынка контейнерных перевозок железнодорожным транспортом, особенно в условиях формирования Единого экономического пространства. При этом особое внимание уделяется необходимости привлечения контейнерного грузопотока на российскую транспортную систему путем создания конкурентных условий контейнерных перевозок грузов по российским железным дорогам по сравнению с другими международными транспортными коридорами.



РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ, ТЕРМИНАЛЬНО-СКЛАДСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Филиппов А.Г., начальник Центра по таможенной деятельности структурного подразделения ОАО «РЖД»

После вступления в силу Таможенного кодекса Таможенного союза и федерального закона № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» ОАО «РЖД» совместно с федеральными органами исполнительной власти и общественными организациями была проведена большая работа по упрощению таможенного оформления грузов, перевозимых железнодорожным транспортом и помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, а также по дальнейшему совершенствованию таможенного администрирования. К настоящему времени Таможенным законодательством Таможенного союза, а также законодательством Российской Федерации о таможенном деле при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита предусмотрен ряд существенных упрощений, которые позволяют сократить время совершения таможенных операций, связанных с подачей, регистрацией транзитной декларации и выпуском товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита:

- в качестве транзитной декларации могут использоваться транспортные (перевозочные) и коммерческие документы, содержащие стандартные сведения;
- при перевозке товаров железнодорожным транспортом не требуется представления таможенному органу отправления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов;
- при декларировании товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита таможенными органами не взимаются таможенные сборы;
- при перевозках товаров транзитом

через таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом не требуется указания в транзитной декларации сведений о стоимости товаров, что фактически позволяет использовать в качестве транзитной декларации транспортный (перевозочный) документ;

- при перевозке товаров железнодорожным транспортом от одного отправителя в адрес одного получателя по одному транспортному (перевозочному) документу на одну станцию назначения может составляться одна транзитная декларация на состав транспортных средств, что позволяет оформлять один таможенный документ, например, на контейнерный поезд;
- при перевозке товаров в контейнерах не требуется указания в транзитной декларации сведений о номерах железнодорожных вагонов, платформ, что позволяет совершать таможенные операции, связанные с декларированием товаров до формирования железнодорожного состава, что особенно актуально для осуществления перевозок грузов, ввозимых на территорию Российской Федерации морским транспортом;
- отменено ранее обязательное требование о представлении таможенному органу транзитной декларации и транспортных (перевозочных) документов при разгрузке, перегрузке (перевалке) и иных грузовых операциях с товарами в пути следования, не связанных со снятием наложенных таможенных пломб и печатей на транспортные средства международной перевозки;
- не требуется представление электронной копии транзитной декларации в случаях, если заинтересованными лицами представлена предварительная информация о товарах и транспортных средствах, ввозимых на территорию Российской Федерации.

С учетом практики применения положений Таможенного кодекса Таможенного союза совместно с федеральными органами исполнительной власти и иными

организациями сформированы предложения российской стороны, касающиеся внесения изменений и дополнений в Таможенный кодекс Таможенного союза, в том числе в части декларирования товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, которые находятся на рассмотрении Комиссии Таможенного союза. Подготовлен проект Соглашения об особенностях перемещения товаров и транспортных средств с территории Таможенного союза на территорию Таможенного союза через территорию государства, не являющегося членом Таможенного союза, положения которого предполагают существенные упрощения в части неприменения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перемещаемых по территории Калининградской области и помещенных под таможенную процедуру экспорта на остальной части таможенной территории Таможенного союза. Приоритетным направлением работы по оптимизации проведения таможенных процедур, исключения задержек товаров, перемещаемых транзитом, является внедрение института предварительного информирования, позволяющего таможенным органам принимать решение о применении отдельных форм таможенного контроля до прибытия партий товаров на таможенную территорию Таможенного союза, а также минимизировать финансовые затраты грузополучателей в связи с возможностью представления таможенному органу документов и сведений, не прибегая к услугам таможенных представителей. Перспективным направлением работы по сокращению времени совершения таможенных операций при перевозке товаров железнодорожным транспортом по территории Российской Федерации является реализация электронного документооборота, переход на безбумажные технологии.

В целях внедрения технологии электронного взаимодействия между таможенными органами и структурными подразделениями ОАО «РЖД» приказом ФТС России от 20.05.2011 № 1019 создана рабочая группа. Рабочей группой подготовлен проект порядка совершения таможенных операций в электронной форме при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом, основу которого составляет электронный документооборот.

Проектом порядка предусмотрено: — представление ОАО «РЖД» таможенным органам при прибытии на территорию Российской Федерации транспортных (перевозочных) и иных документов, а также транзитной декларации в виде электронных документов;

— информирование в электронном виде структурных подразделений ОАО «РЖД» со стороны таможенных органов о статусе таможенных операций, то есть регистрация получения предварительной информации, прибытия и убытия товаров, выпуск товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, завершение таможенной процедуры таможенного транзита, необходимость представления дополнительных документов и сведений для таможенных целей, а также применение отдельных форм таможенного контроля.

Для реализации данного порядка в полном объеме ОАО «РЖД» предложены поправки в Таможенный кодекс Таможенного союза, касающиеся возможности представления перевозчиком в электронном виде сведений о документах, подтверждающих соблюдение ограничений, а также наличия у таможенных органов возможности проверки указанных

сведений за счет баз данных иных федеральных органов исполнительной власти. Это позволит сократить время совершения таможенных операций в пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации за счет принятия таможенными органами предварительных решений в отношении проведения осмотра (досмотра) отдельных партий товаров и информировать ОАО «РЖД» об этом еще до прибытия отдельных вагонов на таможенную территорию Таможенного союза.

Реализация электронного документооборота предполагает возможность применения формализованных в электронный вид документов с применением электронной цифровой подписи, в том числе для целей предварительного информирования таможенных органов о принятых к перевозке грузах, находящихся под таможенным контролем. Такой информацией о грузах в требуемом для таможенных целей объеме обладают грузоотправители и экспедиторы, организующие их перевозку с участием железнодорожного транспорта, однако до настоящего времени не регламентирован порядок ее формализации в электронный вид, придания ей юридического статуса, а также обмена ею между грузоотправителем, экспедитором, перевозчиком и таможенными органами.

По оценкам международных независимых экспертов одним из факторов, влияющих на ускорение перевозки иностранных товаров железнодорожным транспортом и повышение конкурентоспособности оказываемых услуг, является время, затрачиваемое всеми участниками перевозочного процесса на совершение операций таможенного

администрирования в пунктах пропуска. Именно на сокращение времени таких операций направлена реализация программы по предварительному информированию таможенных органов с целью принятия решений о выборе форм таможенного контроля товаров и транспортных средств до прибытия грузов на территорию Российской Федерации.

Хотел бы отметить, что осуществление работы по совершенствованию таможенного администрирования в условиях действующего международного и транспортного законодательства требует более тесного взаимодействия всех заинтересованных лиц, участвующих в перевозке товаров железнодорожным транспортом в международном сообщении (грузоотправителей, экспедиторов, перевозчиков).

Также необходимо следующее:

1. Рекомендовать грузовладельцам, экспедиторам, экономическим операторам, другим участникам внешнеэкономической деятельности принять к руководству гарантированные современным таможенным законодательством существенные упрощения таможенных операций при декларировании перевозимых по железной дороге грузов в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.
2. Принять во внимание, что одним из основных факторов значительного ускорения процесса перевозок грузов под таможенным контролем, а также снижение финансовой нагрузки на участников ВЭД является внедрение институтов предварительного информирования таможенных органов, электронного документооборота и переход на безбумажную технологию.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

Вступает в силу постановление правительства РФ от 20.07.2011г. N 595 г. Москва -О внесении изменений в постановление правительства РФ от 28.12.2004г. N 863.-

Согласно этому документу, Россия после вступления во Всемирную торговую организацию (ВТО) снизит максимальный размер сборов за таможенное оформление товаров.

Постановление вносит изменения в постановление правительства РФ от 28.12.2004г. N 863 -О ставках таможенных сборов за таможенное оформление товаров.

Правительство РФ устанавливает ставку таможенных сборов за таможенное оформление товаров, перемещаемых через территорию РФ, в размере 30 тыс. руб., если таможенная стоимость товаров составляет более 10 млн руб. Решение вступает в силу с даты присоединения РФ к ВТО. В настоящее время таможенные сборы за таможенное оформление товаров, в том числе транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ в качестве товаров, уплачиваются по различным ставкам в зависимости от таможенной стоимости товаров. В том числе если таможенная стоимость товаров составляет более 10 млн руб., но не превышает 30 млн руб., то сборы за таможенное оформление составляют 50 тыс. руб. Если таможенная стоимость товаров превышает 30 млн руб., то ставка сборов за таможенное оформление товаров составляет 100 тыс. руб. www.fks.ru

ТРАНЗИТНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



1. Европейский опыт контейнеризации, развитие сервиса ускоренных контейнерных поездов в рамках группы FESCO

Отправка контейнеров ускоренными поездами, курсирующими по твердому расписанию между мультимодальными терминалами, получила большое развитие в Европе, где на долю контейнерных перевозок приходится более 20%.

Европейские железнодорожные контейнерные перевозки имеют комбинированную структуру с использованием авто- и ж.д. транспорта и следующий набор характеристик:

- выделенные нитки графика;
- маршрутизация по направлениям;
- регламентация максимальной длины поезда без обязательной фиксации его загрузки и составности.

Страны Европы уже перевели до 90% объемов на поезда типа shuttle, поскольку это позволяет уменьшить расходы, оптимизировать эксплуатацию подвижного состава и с большой точностью планировать время доставки. Европейский опыт показывает, что наибольшие конкурентные преимущества получает тот оператор, который использует сетевую модель, включающую владение подвижным составом и технологией доставки груза до своего терминала.

Транспортная группа FESCO с 2007 года активно внедряет доставку грузов блок-поездами.

Справочно:

В настоящее время действует 5 подобных сервисов:

1. FESCO Moscow Shuttle (Владивосток — Симкиатная — Владивосток);
2. FESCO Siberian Shuttle (Владивосток — Новосибирск — Восточный);
3. FESCO Amur Shuttle (Симкиатная — Красная Речка);
4. Сервис по перевозке автокомплектующих (Находка — Черкесск);

ПРИМЕНЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ОПЫТА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ: ДОСТИЖЕНИЯ И ПРОБЛЕМЫ

Гром А.Н., вице-президент по железнодорожным перевозкам транспортной группы FESCO, управляющий директор компании «Трансгарант»

5. Сервис ПСЖВС (товары «северного завоза»)

Всего за 8 месяцев 2011 года отправлено 340 поездов.

Объем перевозок УЖП постоянно растет. Так, за 8 месяцев 2011 года «Трансгарант» перевез 95 тысяч TEU, что на 35% превышает показатели аналогичного периода прошлого года.

2. Возможность объединения сервиса ускоренных контейнерных поездов с терминально-логистическими услугами для максимального удобства клиентов (доставка «от двери до двери»). Пример: сервис FESCO Amur Shuttle с обработкой контейнеров на территории складского комплекса Стройопторг, принадлежащего «Трансгаранту».

Приведу пример, который иллюстрирует те меры, которые может предпринять участник рынка перевозок, используя ключевой фактор успеха — конкурентное преимущество Транссибирской магистрали. Транссиб, как показывает практика, способен обеспечить высокую скорость, сохранность и ритмичность перевозок грузов.

В апреле 2011 года отправлен первый поезд в рамках нового регулярного сервиса FESCO Amur Shuttle по доставке грузов из Москвы на экспорт.

В этом проекте к обеспечению клиента линейными морскими и железнодорожными перевозками добавилась обработка контейнеров в пункте назначения на собственном логистическом терминале — комплексе «Стройопторг», принадлежащем «Трансгаранту». Такая модель позволяет повысить эффективность работы парка подвижного состава, эффективно и быстро обрабатывать контейнерные поезда.

Развивая такой сервис, FESCO зарождает грузопотоки на Транссибе, и в то же время заботится об удобстве работы своих клиентов.

Справочно:

Перед тем, как был создан сервис FESCO Amur Shuttle, терминальная часть комплекса «Стройопторг» была тщательно подготовлена к этому проекту:

- в конце 2009 года было получено

разрешение Федерального агентства железнодорожного транспорта на прием и отправку контейнеров с собственного подъездного пути;

- проводится масштабная модернизация, включающая установку нового крана, введение в эксплуатацию 736 метров пути, создание дополнительных контейнерных площадок и приобретение маневрового тепловоза для работы на путях комплекса;

- модернизированы складские помещения.

Сейчас на территории «Стройопторга» ежемесячно обрабатывается 1,5 тысяч TEU. После завершения модернизации возможности контейнерного терминала комплекса возрастут до 3 тысяч TEU в месяц.

3. Новые возможности группы FESCO на Дальнем Востоке после получения контроля в ВМТП.

После приобретения контроля в дальневосточном порту ВМТП группа FESCO планирует значительно улучшить основные технологические процессы по обеспечению работы порта. Одними из основных шагов на этом пути станут:

- создание единой стивидорной компании;
- единая диспетчеризация по авто-, морскому и ж.д. транспорту — для создания единой технологии работы узла по оптимизации грузопотоков.

Эти меры значительно улучшат ситуацию использования железнодорожной и портовой инфраструктуры:

- снизят загруженность подъездных путей;
- снизят количество простоев;
- ускорят оборот вагонов;
- облегчат процедуру согласований с железной дорогой;
- будут способствовать решению проблемы брошенных поездов.

Для компании это позволит:

- создать условия для привлечения клиентов и дополнительных контейнерных грузопотоков через логистические цепочки группы;

- сформировать единое информационное пространство для грузоотправителей и грузополучателей, используя современные IT-технологии;
- повысить эффективность интермодальных перевозок на основе синергии работы железнодорожного и морского транспорта.

4. Проблемы на пути дальнейшей контейнеризации — на примере нашего взаимодействия с Nurmien Logistics. Сервис Финляндия — страны ЮВА, успешно возрожденный в 2010 году, не востребован из-за высоких тарифов по сравнению с океанским маршрутом.

Предпринимая конкретные шаги на пути развития потенциала Транссиба, для привлечения на магистраль дополнительных грузопотоков FESCO в 2010 году после долгого перерыва возобновила проект по сквозной доставке грузов по Транссибу из Европы в страны АТР.

Ж.д. доставка стала альтернативой океанскому маршруту.

Эффективность и скорость маршрута были доказаны, когда поезд благодаря выделенной нитке графика, предоставленной ОАО «РЖД», а также облегченной процедуре таможенного оформления, обеспеченной Координационным Советом по Транссибирским перевозкам, прошел по Транссибу всего за 9 дней. Была проведена огромная работа с европейскими клиентами. Они заинтересовались железнодорожным сервисом, имеющим несомненные конкурентные преимущества:

- существование такого маршрута стало для многих компаний способом управления рисками, поскольку цепочка поставки товаров не находится в полной зависимости только от морских грузоперевозок;
- на протяжении всего пути состав ни разу не переформировывался, поэтому миновал сортировочные станции;
- транссибирский поезд шел по территории одной страны и в одной и той же таможенной зоне.

Всего в течение 2010 года было отправлено 4 поезда с промышленными товарами финского производства. Препятствием к дальнейшему успешному развитию сервиса является высокая стоимость маршрута. Сравнение стоимости доставки 40-футового контейнера из Котки до различных портов ЮВА по железной дороге и стоимости морфрахта показывает, что цена по ж.д. почти в 2 раза дороже. Это переплата от 1000 USD до 2000 USD за 1 контейнер!

Справочно:

- В течение 9 месяцев 2011 года ставки океанских линий были стабильными. Даже наблюдалось снижение у отдельных линий.
- При морфрахте на экспорт для основных экспортеров в Финляндии предоставляются дополнительные объемные скидки.
- В течение 2011 года курс швейцарского франка все время рос, что привело к повышению ж.д. тарифа по Транссибу

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

Контейнеризация грузов в республике Казахстан набирает обороты.

Во исполнение Плана мероприятий по контейнеризации грузовых перевозок на железнодорожном транспорте, АО «Казтранссервис» совместно с казахстанскими компаниями как ТОО «МЭК Транссистема» и АО «Казахстанский электролизный завод», входящими в состав группы компаний Eurasian Natural Resources Corporation PLC (Евразийская Корпорация Природных Ресурсов) провел работу по привлечению для перевозки в контейнерах продукции АО «Казахстанский электролизный завод».

Результатом плодотворной работы стала пилотная отправка 11 мая текущего года 14x20-ти футовых контейнеров со станции Павлодар-Южный назначением в Китай. Также запланирована отправка алюминия в 56-ти 20-футовых собственных контейнерах.

Груз будет доставляться до порта перевалки Ляньюньган (Китай) по железной дороге и далее будет следовать на Южную Корею водным транспортом. По мере налаживания технологий, отправка грузов будет увеличиваться с ежемесячным объемом более чем 300x20-ти футовых контейнеров.

Отработано привлечение груза «медь» на контейнерные перевозки. Была осуществлена отправка пробной партии из 4x20-ти футовых контейнеров принадлежности казахстанской железной дороги со станции Балхаш назначением на станцию Нанькинью (Китай). После отправки пробной партии груза, грузоотправитель рассмотрел вопрос об увеличении объемов перевозок в контейнерах. Одним из основных направлений также является проект перевозки в крупногабаритных контейнерах «металлического кремния» производства Карагандинского завода «Силициум Казахстан». Продукция предприятия — «металлический кремний» чистотой не менее 98,5% — полностью ориентирована на экспорт в страны Европы.

В настоящее время идет подготовительная работа по отправке продукции завода со станции Караганда-Сортировочная назначением на станцию Дуйсбург (Германия). В перспективе завод планирует экспортировать продукцию в Японию и Корею. Кроме того, в целях развития транзитного потенциала страны АО «Казтранссервис» совместно с киргизскими и китайскими железными дорогами отрабатывает проект по перевозке нефтепродуктов со станции Кант (Киргизия) направлением в Китай в 20-ти футовых контейнерах с использованием специальных тетропакетов/вкладышей.

В рамках реализации данного проекта 25 апреля текущего года в г. Пекин при участии представителей АО «Казтранссервис» и корпорации с ограниченной ответственностью по контейнерным перевозкам Китайской железной дороги было проведено рабочее совещание и принято решение оказывать максимальное содействие в его реализации.

www.transsystem.kz



СКЛАДЫ И ТЕРМИНАЛЫ

**Анализ текущей грузовой работы**

В настоящее время на сети Российских железных дорог в разной степени загрузки действуют грузовые дворы на более чем 570 станциях (фото 1). Большинство объектов создавались в условиях плановой национальной экономики в целях обеспечения свободного доступа (в виде мест общего пользования) к железнодорожной транспортной системе для обслуживания строительства крупных промышленных и гражданских объектов, оборонных нужд, потребностей населения, материально-технического снабжения отдельных предприятий, индустриальных и сельскохозяйственных районов, населенных пунктов и прочих. Многие из объектов являются малодейственными в силу объективных изменений в экономической ситуации страны, структуры производственных мощностей в регионе, изменившихся требований к условиям хранения и доставки грузов, ограниченных возможностей технологического оборудования, низкого уровня и недостаточной номенклатуры оказываемых транспортных услуг. В тоже время следует отметить, что некоторые из этих объектов имеют ключевое значение для обеспечения жизнедеятельности отдельных населенных пунктов, функционирования

СОЗДАНИЕ ТЕРМИНАЛЬНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Хронопуло С.М., начальник Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД»

предприятий, а также для обороноспособности страны.

В рамках стратегического развития железных дорог поставлены следующие задачи:

- увеличение доли российских железных дорог на международном транспортном рынке;
 - укрепление конкурентных позиций ОАО «РЖД»;
 - привлечение на сеть российских железных дорог транзитных грузопотоков;
 - получение дополнительных доходов и инвестиций, необходимых для модернизации и развития российской железнодорожной сети.
- Россия, являясь естественным транзитным мостом между Европой и Азией, играет большую роль в укреплении интеграционных связей между этими континентами и, как следствие, увеличению объемов международных железнодорожных перевозок.

Основу существующих транзитных потоков, проходящих через территорию России, составляют перевозки грузов в сообщении стран Юго-Восточной и Центральной Азии с Украиной, Беларуссией и Евросоюзом. Это, прежде всего, нефтяные грузы, черные металлы, химикаты, уголь, руда, зерно.

Основой транзитных потоков в ближайшем будущем должна стать перевозка контейнерных грузов по ключевым международным транспортным коридорам, в первую очередь, трансконтинентальному направлению «Восток — Запад», основу

которого составляет Транссибирская магистраль.

Цели разработки Концепции

Одним из направлений работы по достижению поставленных стратегических целей является модернизация терминально-логистической инфраструктуры для обеспечения железнодорожных перевозок. В этих целях дирекцией проводится планомерная работа по размещению терминально-логистических центров на территории Российской Федерации. Реализация проекта преследует следующие основные цели:

- Повышение конкурентоспособности перевозок грузов железнодорожным транспортом за счет формирования современной терминально-логистической инфраструктуры;
- Расширение масштабов перевозочной деятельности, привлечение на железнодорожный транспорт высокодоходных грузопотоков, повышение эффективности использования объектов имущественного комплекса;
- Привлечение инвестиций в развитие терминально-складского комплекса.

Развитие национального рынка логистических услуг

Основные факторы непрерывного роста спроса на логистические услуги уровня ZPL включают глобализацию мировой экономики, использование производственной технологии по принципу «от терминала до терминала» и развитие электронной торговли. Процесс глобализации способствует расширению и усложнению товарораспределительных каналов и сетей снабжения.



Фото 1

Централизация производственных процессов на промышленных предприятиях крупных компаний обеспечивает максимальный выигрыш за счет экономии на масштабах и одновременно приводит к увеличению транспортных расходов и сроков поставки готовой продукции конечным потребителям. Таким образом, перед этими компаниями стоят задачи снизить транспортные расходы и повысить эффективность закупочно-сбытовых каналов. Лидирующие позиции на мировом рынке 3PL-услуг занимают США. В 2003 г. суммарный оборот пяти ведущих американских компаний равнялся примерно 16 млрд. USD и составлял соответственно 21% американского и 12% мирового рынка указанных услуг.

С учетом недостатков в функционировании отечественных 3PL провайдеров, при положительной тенденции в развитии экономики и производства на российский рынок приходят готовые решения от ведущих мировых провайдеров. Происходит ориентация зарубежных компаний с преимущественно международных перевозок на внутрироссийские операции и освоение российских регионов. Анализ структуры мирового логистического рынка в сравнении с российским показывает диспропорцию внутрироссийской

структуры рынка в пользу грузоперевозок, тогда как на мировом рынке больше востребованы комплексные услуги (доставка «от двери до двери и т. д.») (Рисунок 1).

С учетом глобализационных тенденций в экономике РФ, сближающих структуры рынков логистических услуг, рост национального рынка логистических услуг будет определяться, прежде всего, развитием сектора комплексных логистических услуг. Таким образом, компании, оказывающие комплексные услуги, в перспективе претендуют на существенную долю российского рынка.

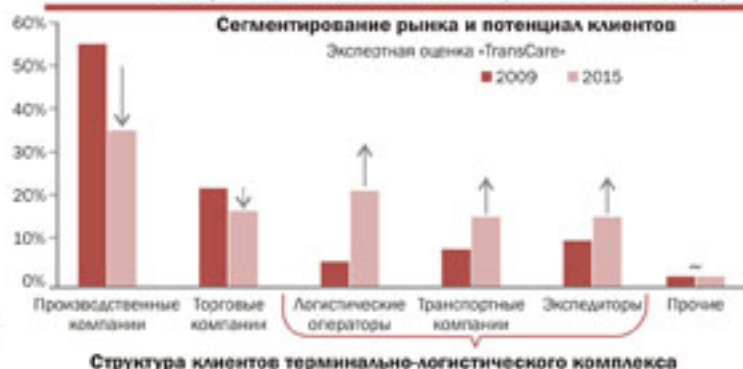
Рисунок 1. Рост национального рынка логистических услуг будет определяться, прежде всего, развитием сектора комплексной логистики.



Сегментирование рынка и потенциал клиентов

Как видно из рисунка 2, основным медиатором роста российского рынка логистических услуг является железнодорожный транспорт. В складывающейся ситуации целесообразно принятие мер, направленных, прежде всего, на достижение соответствия инфраструктуры Российских железных дорог современным требованиям мирового рынка транспортно-логистических услуг. Учитывая тенденции отечественного рынка можно сделать вывод о том, что уже в ближайшей перспективе значительно возрастет потребность в стандартизированной сетевой инфраструктуре.

Рисунок 2. Возрастающая роль логистических компаний в формировании цепей поставок.



СКЛАДЫ И ТЕРМИНАЛЫ

Системные решения

Конкуренция является важнейшим стимулом экономического развития, результатом действия которого становится повышение эффективности производства и распределения. Это положение, безусловно, верно и в отношении национального рынка транспортных услуг, где в настоящее время в условиях интенсификации процессов интеграции в мировую экономическую и транспортную системы результат борьбы за грузы становится не только фактором эффективности и стабильности видов транспортной деятельности, но зачастую и вопросом выживания тех или иных ее направлений.

В этих условиях чрезвычайно важна конкурентоспособность — способность транспортных продуктов быть более привлекательными для покупателя

благодаря лучшему соответствию своих качественных и стоимостных характеристик.

Развитие сети терминально-логистических центров представляет собой комплексное решение, позволяющее за счет модернизации

инфраструктуры, а также совершенствования технологий транспортного обслуживания как на уровне местной работы, так и при формировании поездов достичь существенного повышения конкурентоспособности ж.д. транспорта. (Рисунок 3)



Рисунок 3. Системные решения

Полигон курсирования контейнерных поездов

Большое влияние на размещение ТАЦ оказывает развитие полигона курсирования контейнерных поездов. География размещения объектов первой очереди на перспективном полигоне курсирования контейнерных поездов представлена на рисунке 4. Мировые тенденции в совершенствовании технологии перевозки грузов с участием железнодорожного транспорта на сегодняшний день связаны с ростом контейнерных перевозок по мультимодальным транспортным коридорам. Формирование подобной транспортной сети — главная задача евроазиатской транспортной политики. Расширение полигона курсирования контейнерных поездов позволяет терминально-логистическим центрам, размещаемым на сети ОАО «РЖД», получить преимущества, связанные с обработкой контейнеризированных грузов, в т.ч. международного транзита. Расширение полигона положительно отразится на уровне контейнеризации железнодорожных перевозок.

Взаимодействие железнодорожных портов и ТАЦ в рамках функционирования всей сети представлено на рисунке 5.



Рисунок 4. Перспективный полигон курсирования регулярных контейнерных поездов по принципу пассажирского сообщения на «пространстве 1520»



Рисунок 5. Технологическая модель функционирования сети ж.д. терминалов

СКЛАДЫ И ТЕРМИНАЛЫ

Типовой портфель услуг ж.д. терминала

Портфель услуг типового ж.д. терминала включает в себя следующие их виды:

- Базовые услуги по обработке грузов:
 - Складирование грузов;
 - Приемка / отправка грузов.
- Эффективное планирование транспортно-логистических услуг направленных на консолидацию и распределение грузов;
- Предоставление полного спектра услуг добавленной стоимости;
- Административный сервис;
- Модернизация существующих и создаваемых терминально-складских мощностей. (Рисунок 9)

Приоритетное развитие базового портфеля услуг является задачей по развитию терминально-логистических центров ОАО «РЖД».

Инвестиционные механизмы

Для реализации данного масштабного проекта необходимы объемные, диверсифицированные инвестиции. Инвестиционные механизмы, участвующие в реализации проекта, включают следующие компоненты:

- Бюджетные инвестиции (инженерная и транспортная инфраструктура) — важный источник финансирования проекта, обеспечивающий его стабильное развитие;
- Прямые инвестиции (вклад в уставный капитал проектных компаний) — позволяет развивать необходимые сети проектные компании;
- Заемное финансирование — привлечение заемных ресурсов в развитие инфраструктуры;
- Проектное финансирование;
- Деवलупмент (например, по схемам built-to-suite);
- Финансирование поставок подъемно-транспортного оборудования через специализированные экспортные агентства — Япония, Германия и др.;
- Лизинг грузоподъемного, складского и транспортного оборудования, информационных продуктов и проч., лизинг недвижимости;
- Частные инвестиции — формирование инженерной инфраструктуры, АЗС и АГНКС, общественное питание, торговля, техническое обслуживание

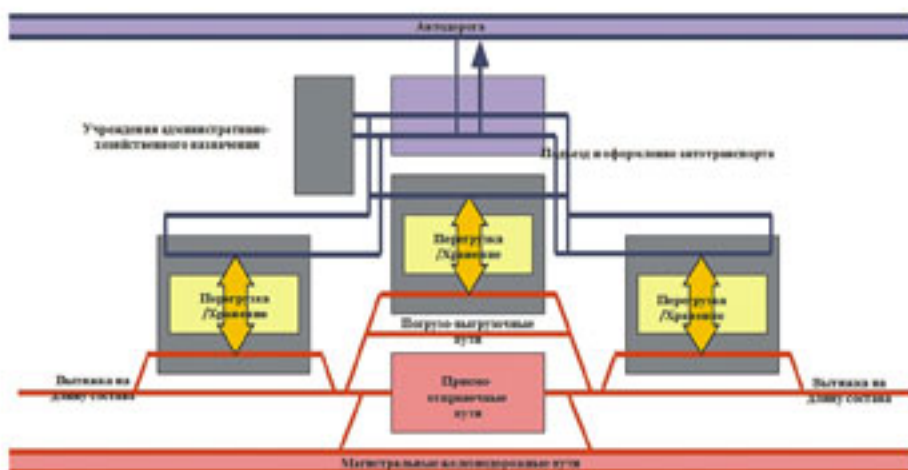


Рисунок 8. Типовые технологические решения. Принципы взаимодействия различных видов транспорта в ж.д. терминале

Услуги	Группы услуг	Вид услуг	Типы грузов
Базовые	– Погрузочно-разгрузочные – Хранение	Погрузка/Разгрузка/Перегрузка с/на ж.д. транспорт, автотранспорт, ответственное хранение	Тарно-штучные, скоропортящиеся грузы, почтовые отправления, грузы в контейнерах ISO, насыпные, тяжеловесные и крупногабаритные, опасные грузы, легковые и грузовые автомобили
	– Хранение, – Упаковка, – Транспортировка	Выбор, сортировка и консолидация грузов, почтовых отправлений, паллетирование, маркировка, загрузка/растяжка, услуги «последней мили» доставки	Тарно-штучные, скоропортящиеся грузы, почтовые отправления, грузы в контейнерах ISO, насыпные, тяжеловесные и крупногабаритные, опасные грузы, легковые и грузовые автомобили
Добавленной стоимости	– Таможенное оформление	Хранение на СВХ, таможенное оформление	
	– Обслуживание, – поддержка, – прочие	Ремонт/обслуживание контейнеров, подготовка и оформление товарно-сопроводительных документов, информационно-консультационные услуги	

Рисунок 9. Типовой портфель услуг, оказываемых в ж.д. терминале

и ремонт автомобилей, терминально-складская деятельность, коммерческая недвижимость и проч.;

- Комплексные схемы финансирования;
- Свободное размещение акций (IPO) на стадиях дальнейшего развития проектных компаний.

Клиентоориентированность как фактор успеха

Терминалы на сети ОАО «РЖД» должны отвечать требованиям рынка логистических услуг по следующим ключевым характеристикам:

- Единая транспортная накладная на маршруте;
- Интернет-сервис для заказа услуг на перевозку и отслеживания статуса выполнения услуг;
- Унифицированная IT система размещения заказов на услуги

- и управления процессами на всех ТЛЦ;
- Интерфейс обмена данными между всеми ТЛЦ в сети;
- Интерфейс обмена данными между всеми компаниями – участниками проекта сети ТЛЦ;
- Открытые единые тарифы на перевозку, терминальную обработку и хранение. (Рисунок 10)

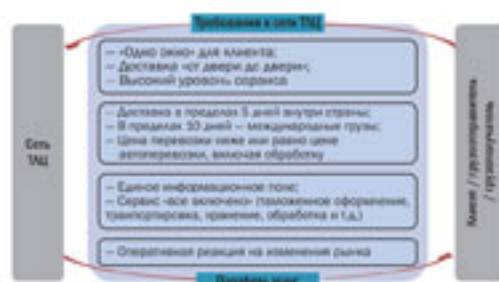


Рисунок 10. Важнейший фактор успеха терминальной сети — клиентоориентированность.

Значение для социально-экономического развития

Реализация поэтапного плана концепции реформирования Дирекции будет иметь важное значение для социально экономического развития страны.

Она обеспечит:

Повышение эффективности национальной транспортной системы:

- снижение транспортных издержек;
- повышение скорости прохождения грузов;
- повышение устойчивости.

Создание инфраструктурной основы для:

- повышения конкурентоспособности предприятий реального сектора экономики, увеличения объемов промышленного производства, модернизации индустриальных мощностей, увеличения числа рабочих мест, снижения экологической нагрузки и др.;

- развития национального рынка логистических услуг:

- генерирование новых бизнес-процессов;
- расширение номенклатуры и повышение качества логистических услуг;
- оптимизация цепей поставок и распределения;
- реализация транзитного потенциала РФ, развитие экспорта транспортных услуг.

Риски

Для функционирования проекта сети ж.д. терминалов необходимо рассмотреть основные риски,

а также способы их уменьшения (хеджирования). На рисунке 11 представлен результат анализа рисков по основным категориям, среди которых:

- Нормативно-правовые;
- Политические;
- Финансовые;
- Технологические.

Таким образом, наибольшую угрозу проекту несут финансовые риски, связанные со значительным объемом инвестиций и диверсифицированности источников финансирования.

Для их уменьшения необходимо создание эффективного механизма управления проектом, в том числе в рамках управляющей компании.

Важнейшие мероприятия

Важнейшими первоочередными мероприятиями в рамках реализации настоящей концепции являются:

- Снятие ограничений в обороте с объектов терминально-складского комплекса, подлежащих модернизации, либо комплексной реконструкции;
- Разработка и практическая реализация механизмов государственно-частного партнерства;
- Разработка и согласование Концепций контейнерного сообщения, комплексной безопасности ТЛЦ, информационного обеспечения логистической деятельности и др. во взаимодействии с профильными органами исполнительной власти и бизнес-сообществом;
- Согласование с ФТС Концепции таможенного контроля и таможенного оформления в местах, приближенных к Государственной границе РФ в части ж.д. транспорта;
- Отработка инвестиционных механизмов при реализации пилотного проекта — ТЛЦ «Белый Раст».

	Основные риски реализации	Способы хеджирования
Нормативно-правовые	— ограничения в обороте объектов терминально-складского комплекса; — отсутствие ФЗ «О транспорте»; — отсутствие ФЗ «О смешанных (комбинированных) перевозках»	— реализация соответствующих законодательных инициатив;
Политические	— реформирование таможенной деятельности; — реализация проекта на территориях различных субъектов федерации; — реализация механизмов ГЧП	— утверждение концепции таможенного оформления грузов в специализированных ж.д. центрах; — взаимодействие с органами государственной власти
Финансовые	— значительные объемы инвестиций; — различные источники финансирования.	— создание эффективного механизма управления проектом
Технологические	— организация курсирования регулярных контейнерных и контейнерных поездов; — подготовка информационного обеспечения; — реализация единой технической политики	— координация стратегий развития дочерних и зависимых обществ

Рисунок 11. Проектные риски



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

Якутия приняла программу развития транспорта до 2017 г., стоимостью 270 млрд руб

Правительство Якутии утвердило программу развития транспортного комплекса республики на 2012–2016 годы стоимостью 270 млрд рублей.

«Значительная сумма пойдет на завершение строительства железной дороги Беркамит — Томмот — Якутск и возведение совмещенного автомобильно-железнодорожного перехода через реку Лена, постройку и ремонт автодорог», — сообщил журналистам после заседания министр транспорта и дорожного хозяйства Якутии Семен Винокуров.

По его словам, планируется также обновление парка воздушных судов — будет приобретено 28 новых самолетов. Кроме того, предполагается реконструкция взлетно-посадочных полос, завершение строительства пассажирского терминала в Якутске.

С. Винокуров отметил, что на лизинговой основе будут приобретены автобусы для транспортного обслуживания муниципальных образований. Планируется строить и модернизировать речные и морские суда.

«Наша цель — создать благоприятные транспортные условия для инновационного развития экономики и социальной сферы Якутии», — добавил он.

www.interfax.ru



РАЗВИТИЕ ПРОГРЕССИВНЫХ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА БАЗЕ СОЗДАНИЯ НОВЫХ ТИПОВ КОНТЕЙНЕРНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

Москвичев О.В., заместитель директора «Института экономики и управления» СамГУПС
по научной работе

Контейнеризация, рассматриваемая сегодня как основное направление развития и совершенствования системы транспортировки генерального груза, способствовала решению многих технологических проблем перевозки и перевалки грузов.

Однако рост требований, направленных на повышение пропускной способности терминалов и уровня логистического сервиса, вывел многие современные терминалы на границы их технических возможностей.

Анализ причин этого тупика привел проектировщиков к лучшему пониманию специфики контейнерного способа транспортирования грузов и его коренных отличий от других транспортно-технологических систем, например, для навалочных или наливных грузов. Дело в том, что физический поток контейнеров, в отличие от навалочных и наливных грузов, сопровождается весьма значительным невидимым информационным потоком. Оба этих потока требуют развития как терминальных технологий для физического перемещения контейнеров, так и информационных технологий для обработки сопутствующего потока информации. Гармоничное сочетание этих процессов во многом сдерживается как ограниченными человеческими возможностями операторов погрузочно-разгрузочных машин, так и существующими типами контейнерных терминалов и соответственно технологией их работы. Как следствие, дальнейшее развитие контейнерных терминалов неизбежно будет сопровождаться автоматизацией технологических операций, технологического процесса и автоматизацией управления всего терминала.

В большинстве технологических систем хранения складирование контейнеров предполагает помещение их в штабель, друг на друга. Недостатком такого способа хранения является необходимость «рыть» штабель, т.е. непроизводительно перемещать верхние контейнеры, когда требуемый для выборки контейнер находится в нижних ярусах штабеля.

Развитие логистики, начавшееся в конце XX века и испытывающее взрывной рост в настоящее время, обусловило появление новых складских технологий.

Наиболее популярными для организации складирования контейнеров на открытых площадках автоматизированных терминалов являются автоматические козловые перегружатели на рельсовом ходу (фото 1). Стандартным решением является организация склада в виде отдельных штабелей, над которыми работают по два крана: один обслуживает морские операции, связанные с обработкой судна, другой — наземный транспорт.

В отличие от складских перегружателей с ручным управлением, в которых обработка транспортных средств производится в рабочих проездах вдоль всего штабеля, зона передачи в автоматизированных терминалах обычно располагается у соответствующих торцов штабеля: морском и тыловом.

Для исключения необходимости передачи контейнеров от одного крана к другому (т.н. «рукопожатие») при перемещении между морским и тыловым концом штабеля на некоторых терминалах применяется краны ASC двух разных размеров. Меньший из них проносит контейнер над штабелем и целиком умещается в просвете портала большего крана. Такая схема реализована, например, на терминале Альтенвердер в Гамбурге (фото 2).



Фото 1. Автоматические козловые перегружатели на рельсовом ходу типа RMG

Очевидно, что подобная схема образования штабелей требует очень развитой системы управления и планирования операций. На первых автоматических терминалах операционная высота складирования удерживалась на двух ярусах, но и при этом отладка операционной системы занимала несколько лет.

Дороговизна территории и мировые достижения в области автоматизации контейнерных терминалов являются движущей силой для создания проектов высотных контейнерных складов. Наиболее известны исследования и практические результаты транспортников из Южной Кореи. В частности, фирма АО EZ-INRUS запатентовала систему UCW, которая включает в себя многоэтажный (20-30 этажей) контейнерный стеллажный склад, оборудованный лифтами, а также крановое оборудование для перемещения контейнеров и погрузки-выгрузки смежного транспорта (рисунки 3, 4 на следующей странице).



Фото 2. Автоматические козловые разноразмерные краны, работающие на одном штабеле



Рисунок 3. Автоматизированный контейнерный высотный склад системы UCW

По информации авторов проекта, подобные системы в сопоставлении с традиционными контейнерными терминалами позволяют более чем в 10 раз увеличить отдачу территории на один контейнер (до 0,94 кв.м /TEU), сократить численность рабочей силы в 20 раз и увеличить производительность на 270%. Однако сложность конструкции понижает степень надежности и увеличивает строительную и эксплуатационную составляющую, а использование их на железнодорожном транспорте, учитывая специфику работы, практически невозможно. Необходимо отметить, что основным недостатком в развитии железнодорожно-автомобильных терминалов в России, которые приводят к необоснованным потерям при хранении товаров и ухудшению его качества, низкой скорости обработки, отсутствию должного учета и анализа обработки товаров, неоправданному увеличению сроков доставки и ошибкам в сопроводительных документах, являются отсутствие комплекса необходимых услуг, плохо организованный учет и контроль за движением товаров, устаревшая техника и технология работ. С конца 40-х годов прошлого века контейнерно-транспортная система страны была ориентирована на обращение среднетоннажных контейнеров, на которые до середины 90-х годов приходился основной объем перевозок грузов в контейнерах. В соответствии с этой тенденцией формировалась не только материально-техническое обеспечение, но и терминальная инфраструктура.

Рост обращения крупнотоннажных контейнеров и последующее за этим переоборудование существующих контейнерных площадок преимущественно за счет замены погрузочно-разгрузочных механизмов и открытия данных контейнерных пунктов по параграфу тарифного руководства для работы с крупнотоннажными контейнерами. Сформированная, таким образом, к концу 80-х годов база контейнерных площадок до настоящего времени в структурном, техническом и технологическом отношении осталась прежней. В связи с растущим значением контейнеризации и повышением требований к инфраструктуре и технологии при строительстве новых, реконструкции и эксплуатации существующих контейнерных

терминалов возникают следующие проблемы:

- необходимость наличия больших площадей в транспортной доступности;
- высокая стоимость строительства и эксплуатации;
- технологическая зависимость от железнодорожных станций примыкания;
- большие простои вагонов и контейнеров, как на станциях примыкания, так и на самих контейнерных терминалах;
- отсутствие возможности к полной автоматизации работы контейнерного терминала, при существующей технологии работы;
- неспособность контейнерных терминалов принимать полносоставные контейнерные поезда без их предварительной переработки на станциях примыкания;
- невозможность реконструкции существующих железнодорожных контейнерных терминалов из тупикового типа в сквозные;
- отсутствие поточности в работе существующих контейнерных терминалов.

Произведя патентный поиск и изучив отечественный и зарубежный опыт проектирования, строительства и эксплуатации существующих типов контейнерных терминалов, а также технологий их работы авторами была разработана и запатентована полезная модель контейнерного терминала «стеллажного типа».



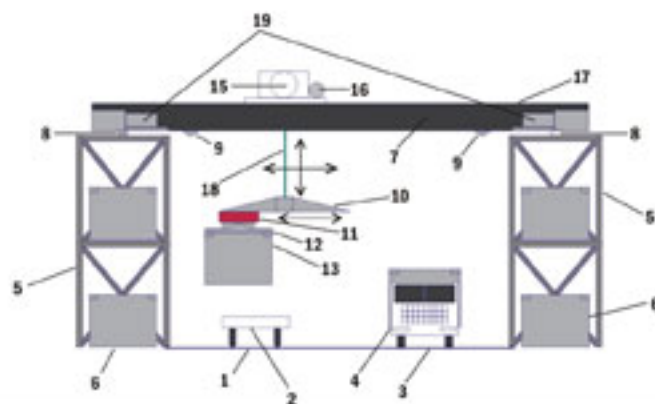
1 — мостовой кран
2 — автоматическая тележка
3 — ячейка для контейнера
4 — лифты-спредеры

Рисунок 4. Технологические элементы высотного стеллажного склада

НАУКА И ИННОВАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

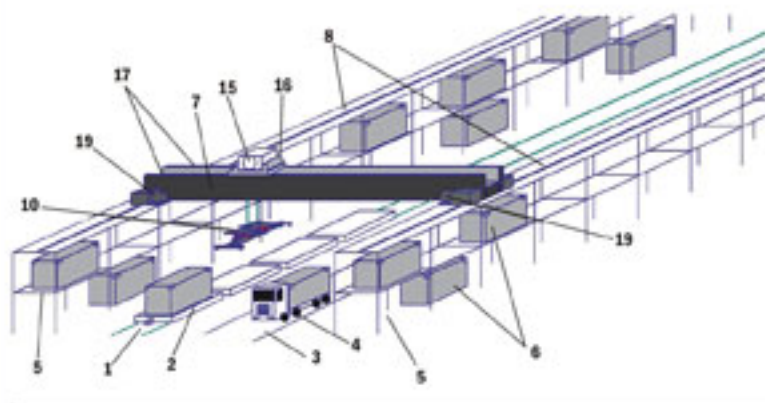
На рисунке 5 представлен разрез, а на рисунке 6 — план контейнерного терминала.

Терминал для погрузки и разгрузки контейнеров работает следующим образом. Вдоль железнодорожного пути 1 для контейнерного поезда 2 и автодороги 3 для грузового автотранспорта 4 с обеих сторон устанавливаются многоярусные стеллажи 5, которые служат основанием для двухбалочного моста 7. Стеллажи 5 предназначены для хранения контейнеров 6. На верхних частях обоих стеллажей 5 прокладываются рельсы 8 для перемещения двухбалочного моста 7, который приводится в движение электродвигателями 19 и оснащен крановой тележкой 15. Рельсы 8 жестко закреплены к верхним частям обоих



1 – железнодорожный путь; 2 – контейнерный поезд; 3 – автодорога; 4 – автотранспорт; 5 – многоярусные стеллажи; 6 – контейнер; 7 – двухбалочный мост; 8 – рельсы для перемещения двухбалочного моста; 9 – датчики позиционирования; 10 – H-образная рама; 11 – балочные опоры; 12 – несущая рама; 13 – T-образный траверс; 15 – крановая тележка; 16 – электродвигатель, приводящий в движение крановую тележку; 17 – рельсы для движения крановой тележки; 18 – стальные каналы; 19 – электродвигатели, приводящие в движение двухбалочный мост.

Рисунок 5. Контейнерный терминал стеллажного типа (в разрезе)



1 – железнодорожный путь; 2 – контейнерный поезд; 3 – автодорога; 4 – автотранспорт; 5 – многоярусные стеллажи; 6 – контейнер; 7 – двухбалочный мост; 8 – рельсы для перемещения двухбалочного моста; 10 – H-образная рама; 15 – крановая тележка; 16 – электродвигатель, приводящий в движение крановую тележку; 17 – рельсы для движения крановой тележки; 19 – электродвигатели, приводящие в движение двухбалочный мост.

Рисунок 6. Контейнерный терминал стеллажного типа (в плане)

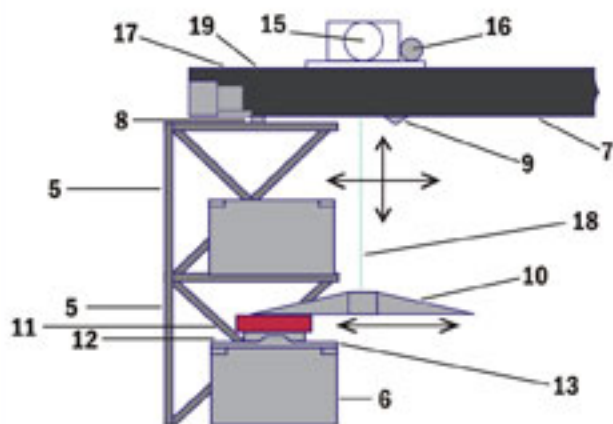


Рисунок 7. Схема установки контейнера на стеллаж

5 – многоярусные стеллажи; 6 – контейнер; 7 – двухбалочный мост; 8 – рельсы для перемещения моста; 9 – датчики позиционирования; 10 – H-образная рама; 11 – балочные опоры; 12 – несущая рама; 13 – T-образный траверс; 15 – крановая тележка; 16 – электродвигатель (для крановой тележки); 17 – рельсы для крановой тележки; 18 – стальные каналы; 19 – электродвигатели, приводящие в движение двухбалочный мост.

стеллажей 5. Двухбалочный мост 7 имеет датчики позиционирования 9, например сенсоры. Данный мост движется вдоль многоярусных стеллажей 5, железнодорожного пути 1 и автодороги 3. Крановая тележка 15 приводится в движение электродвигателем 16 и перемещается вдоль двухбалочного моста 7 по рельсам 17. H-образная рама 10, концы которой имеют сужение, закреплена к крановой тележке 15 с помощью стальных канатов 18. К H-образной раме 10 крепятся две балочные опоры 11 для перемещения в горизонтальном направлении несущей рамы 12, в ней с обеих сторон телескопически соединены T-образные траверсы 13, на концах которых с нижней стороны имеются поворотные штыри 14. При раздвижке T-образных траверс их длина составляет 20 или 40 футов. Поворотные штыри 14 вставляются сверху в фитинговые отверстия по четырём углам контейнера 6 с возможностью их поворота на угол 90°. Таким образом, происходит захват контейнера 6. Схема перемещения контейнера в стеллаж представлена на рисунке 7. На рисунке 8 представлена подробная схема устройства для захвата контейнеров.

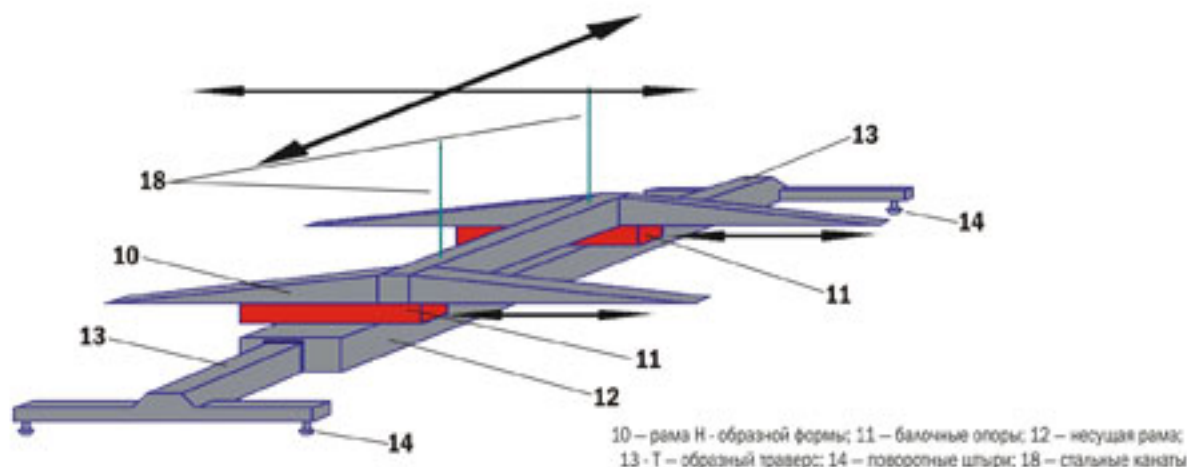


Рисунок 8. Схема используемого устройства для захвата контейнеров

Контейнерный терминал — предлагает в качестве решения разделение оперативных операций (перегрузка, хранение и сортировка).

В результате происходит снижение потребной площади для строительства контейнерного терминала, сокращение продолжительности пребывания контейнерного поезда и автотранспорта на терминале, достигается оптимизация всех необходимых для перегрузки ресурсов и высокая гибкость терминала. Одним из существенных преимуществ данных изобретений и технологии в целом является модульная концепция построения, которая позволяет создавать контейнерные терминалы любой конфигурации и сложности, в том числе возможность строительства на действующих станциях с минимальной реконструкцией приёмно-отправочных парков (рисунок 9).

Кроме того, создаются практически неограниченные возможности для модернизации и повышения

эффективности работы.

Экономия эксплуатационных расходов на производство маневровых и сортировочных операций с вагонами и контейнерами составляет существенную часть суммарной народнохозяйственной экономии при использовании настоящей технологии.

При этом экономический эффект от сокращения времени на обработку контейнерного поезда на контейнерном терминале будет складываться из следующих составляющих:

- экономия эксплуатационных расходов за счет сбережения контейнеро- и вагоночасов;
- увеличение суммы прибыли за счет использования высвобожденного подвижного состава для освоения дополнительного объема перевозок;
- экономия капитальных затрат за счет высвобождения подвижного состава;
- экономия капитальных вложений в связи сокращением стоимости грузовой массы в процессе перевозки;

— сокращение расходов на заработную плату контингента работников, участвующих в процессе переработки контейнерных поездов;

— сокращение сроков доставки грузов в контейнерах;

— повышение качества перевозок и снижение транспортных издержек в конечной стоимости товаров.

Таким образом, настоящая транспортно-технологическая схема работы с контейнерами способна обеспечить сокращение времени доставки контейнеров, а также сопутствующих расходов, кроме того, сокращается как строительная стоимость, так и эксплуатационная составляющая, что, в свою очередь, будет способствовать повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта в данном секторе перевозок, и переходу на новый более технологически совершенный уровень работы.

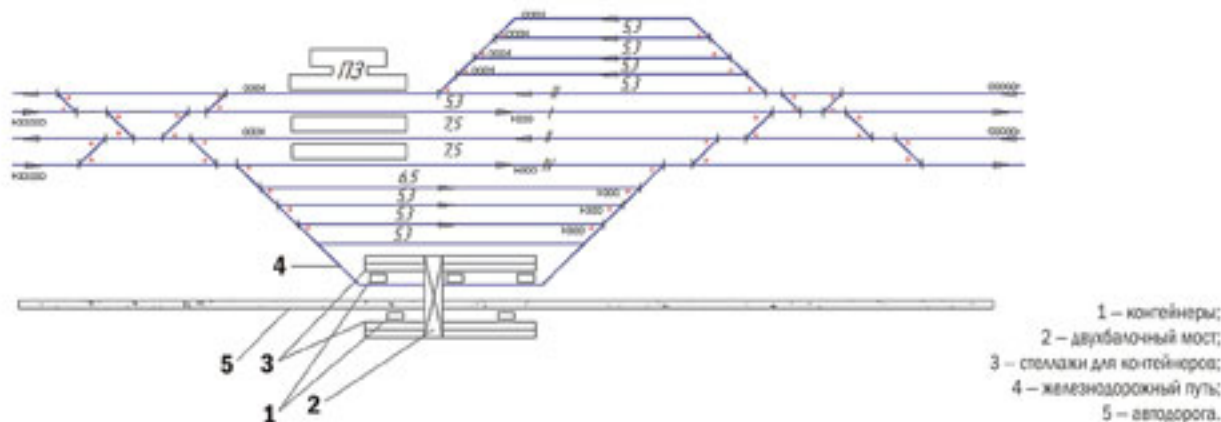


Рисунок 9. Схема возможного размещения контейнерного терминала на ж/д станции

Таможенные службы России, Беларуси и Казахстана объединятся в единую коллегию

Таможенные службы России, Беларуси и Казахстана объединятся в единую коллегию, а в Таможенный Кодекс будут внесены изменения.

В ближайшее время начнет работу единая коллегия таможенных ведомств России, Беларуси и Казахстана, сказал начальник правового управления Государственного таможенного комитета Беларуси Александр Адерейко на пресс-конференции в Минске.

По словам А. Адерейко, коллегия будет решать вопросы в рамках Таможенного союза. При этом, в работе нового органа, как предполагается, будет учитываться практика, наработанная в рамках работы коллегии таможенного комитета Союзного государства России и Беларуси.

В числе прочего новый таможенный орган будет заниматься и совершенствованием нормативно-правовой базы ТС.

А. Адерейко также сообщил, что в Таможенный кодекс ТС будут внесены изменения.

«Мы работаем над соответствующими изменениями в Таможенный кодекс ТС», — сказал он, сообщает ИА БЕЛТА. Таможенные органы трех стран подготовили план по внесению изменений в кодекс.

Таможенное законодательство стран ТС уже требует определенной корректировки, несмотря на то, что в рамках правовой базы три страны работают немногим более года.

«Практика показала, что правовая база уже требует



совершенствования», — отметил А. Адерейко.

В Государственном таможенном комитете подготовлен план по внесению изменений, в частности по предложениям в Таможенный кодекс ТС.

«Мы уже получили аналогичные предложения от российских и казахстанских коллег. Те нормы, которые оказались не совсем жизнеспособны в рамках единой таможенной территории, мы будем корректировать», — сказал представитель ГТК Беларуси.

А. Адерейко также сообщил, что в настоящее время фактически завершается формирование договорно-правовой базы Таможенного союза. На всей единой таможенной территории действуют единые правила, регулирующие таможенные правоотношения. Беларусь, Казахстан, Россия уже подписали 21 соглашение по этому направлению, а Комиссия Таможенного союза приняла 94 решения.

В столицу Узбекистана прибыл первый высокоскоростной электропоезд Talgo

В Ташкент прибыл первый высокоскоростной электропоезд Afrosiyob, построенный компанией Patentes Talgo S.L. (Испания) в рамках реализации проекта организации высокоскоростного движения пассажирских поездов между Ташкентом и Самаркандом. В дальнейшем этот маршрут будет продолжен до Бухары и Хивы, передает Uzbekistan Daily.

Напомним, 5 января 2010 года было подписано Постановление Президента Республики Узбекистан «О мерах по реализации проекта «Приобретение двух высокоскоростных пассажирских электропоездов Talgo-250» (Испания), финансирование проекта осуществляется за счет собственных ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» и за счет кредита Фонда реконструкции и развития Республики Узбекистан. Поставка второго электропоезда будет осуществлена в сентябре 2011 года.

Электропоезд состоит из 2-х головных локомотивов,

8-ми пассажирских вагонов и 1-го вагона-ресторана. В поезде предусмотрены места VIP- класса, первого и экономического классов, предусмотрены специальные условия для инвалидов и пассажиров с ограниченными возможностями.

Afrosiyob спроектирован по уникальной технологии компании Patentes Talgo S.L. Кроме того, специалистами ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» совместно с испанскими коллегами проведена работа по адаптации электропоездов Talgo-250 для эксплуатации на стандартах колеи 1520 мм, включая переоборудование для переменного тока, установку современных систем безопасности движения, радиосвязи.

Общая вместимость комфортабельного поезда составляет 257 человек. Максимальная скорость поезда составляет 250 км/час, расстояние от Ташкента до Самарканда 344 км поезд будет покрывать за 2 часа. Сейчас скоростные поезда «Регистан» преодолевают это расстояние за 3,5 часа.

Машинисты и обслуживающий персонал высокоскоростного поезда прошли обучение непосредственно на заводе компании Talgo и компании Renfe (Испания).

Для организации высокоскоростного движения на участке от Ташкента до Самарканда ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» вложила значительные средства для модернизации железнодорожной инфраструктуры.

В целях обеспечения безопасности населения, проживающего на прилегающей территории, по всей протяженности железной дороги от Ташкента до Самарканда обустроено ограждение путей. www.a-log.ru



ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

Россия, 129326, Москва, проспект Мира, д. 106

тел/факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15

www.spezcont.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- ✓ Комплексный транспортный сервис
- ✓ Выгодные тарифы
- ✓ Инновационные технологии перевозок
- ✓ Прямой договор с ЦФТО ОАО «РЖД»
- ✓ Договора с железными дорогами СНГ и Балтии
- ✓ Автомобильные перевозки
- ✓ Контрейлерные перевозки
- ✓ Интермодальные перевозки
- ✓ Трансконтинентальные перевозки
- ✓ Таможенно-брокерское обслуживание
- ✓ Перевозки опасных грузов

Специализированные контейнеры всех моделей

по заявке Заказчика в необходимом количестве:

танк-контейнеры • рефконтейнеры • контейнеры опен-топ
контейнеры флэт-рэк • контейнеры флекси-танк • балк-контейнеры

НАША ЛОГИСТИКА — ВАШ УСПЕХ!



КРОССВОРД. НЕМНОГО ЮМОРА

1	2		3		4		5		6		7
					8						
9							10				
					11		12				
			13	14			15		16		
17		18						19		20	21
				22		23					
						24					
25	26		27					28	29		30
			31		32			33			
					34						
35								36			
					37						
38									39		

**Ответы на кроссворд, опубликованный в номере
5-2011 -ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА-**

По вертикали: 1. Тамада. 2. Поляна. 3. Кабинет. 4. Анекдот. 5. Анабас. 6. Буриме. 8. Омар. 9. Край. 15. Амур. 17. Великан. 18. Раритет. 19. Бойбол. 20. Левитан. 23. Нар. 24. Сож. 28. Баба. 30. Повесть. 31. Габрово. 33. Амелия. 34. Крошзон. 36. Август. 37. Драгун. 38. Балл. 39. Лима

По горизонтали: 7. Патока. 10. Нансук. 11. Бомаршо. 12. Салюми. 13. Кобрин. 14. Рай. 16. Кавалер. 19. Бобслей. 21. Табурет. 22. Клан. 24. Сова. 25. Ария. 26. Осло. 27. Икар. 29. Жете. 30. Педагог. 32. Банкрот. 35. Лаванда. 38. Бал. 40. Резюме. 41. Реглан. 42. Саламбо. 43. Виконт. 44. Висмут

По вертикали:

2. Собрание патронов. 3. Тяжёлое положение. 4. Горящий и светящийся раскаленный газ, огонь. 5. Алмаз-фальшивка. 6. Ума ..., да другая не почата (посл.). 7. Род попугая с хохлом на голове. 12. Тропическое дерево, из семян которого делают шоколад. 14. Фломастер-толстяк. 16. Ненасытный и жадный в еде. 17. Футбольный урок. 18. Остров Афродиты. 20. Паломничество в Мекку. 21. Псевдоним офицера в шахматах. 23. Плохая лошадь. 26. Остроумный человек. 27. Крупнейший огранённый бриллиант «... Африки» украшает главный английский скипетр. 29. Несостоявшийся выстрел. 30. Штат США. 32. Горы в Западной Европе. 33. Труженник эшафота.

По горизонтали:

1. И ... попавший в переплёт, ягнёнка дядей назовёт (посл.). 6. Фигура пилотажа. 8. Вертикальный транспорт. 9. Нечто малое. 10. Часть туши. 11. «Пшеничное страдание». 13. Тебе дано, а люди пользуются (загадка). 15. Газ, чья жидкая ипостась верно служит для охлаждения сверх точных приборов. 17. «Собачий» тариф. 19. Самый весёлый из древнеримских богов. 22. Водоём, которому на месте не сидится. 24. Бочоночная игра. 25. Азбука из двух знаков. 28. Острый кол. 31. Знахарь с дипломом. 33. Передача мяча партнёру. 34. Огненная «река». 35. Съедобный гриб. 36. Небольшая плохая изба, хижина. 37. «Падающая» башня в Италии. 38. Деликатес из баклажана. 39. Сплав на основе никеля, алюминия.

ЮМОР...

Объявление:

По многочисленным просьбам московских автолюбителей Шоссе Энтузиастов, Рязанский проспект, Волгоградский проспект, Каширское шоссе и отдельные участки 3-го транспортного кольца с 7 часов утра до 8 часов вечера работают в режиме бесплатной автостоянки.

По статистике за 2004 год верхоною строчку по числу угонов занял город Чекамин, где угнано все 100% автотранспорта. Этот автомобиль, принадлежавший мэру города, объявлен в розыск.

— Алло! ФСБ?

— Да.

— Вы просили сообщать о подозрительных людях на транспорте.

Я еду в 46-м маршруте автобуса и тут двое подозрительных людей. Один захватил управление автобусом, другой собирает с пассажиров деньги.

Вероятность попасть в аварию прямо пропорциональна времени нахождения за рулем транспортного средства. Следовательно, чтобы уменьшить это время, нужно ехать как можно быстрее.

Хотите, чтобы ваше транспортное средство не забирал эвакуатор? — тогда купите у нас каток-асфальтоукладчик и ездите на работу со спокойной душой.

Суперакция: Купи единый для проезда на общественном транспорте и получи губку для обуви бесплатно!

— У нас на предприятии две проблемы...
— Дураки и дороги?
— Нет! Плохая транспортная ситуация и слабый менеджмент.

С 1 января по 31 декабря 2011 года проезд во всех видах транспорта бесплатный! Год Зайца!



Железнодорожные перевозки по странам СНГ, Европе, Балтии. Полный спектр логистических услуг, обширная сеть партнеров, все ради одной цели — создания конкурентных преимуществ в бизнесе наших клиентов.

г. Минск, пр-т Независимости, д. 11, корп. 2, оф. 515

Тел./факс: + 375 17 306 08 22, 306 08 44

e-mail: office@gradalogistic.by



Gradalogistic — это полный комплекс логистических услуг, обширная сеть партнеров, всё ради одной цели — Вашего спокойствия за Ваш груз.

Группа компаний Gradalogistic оказывает услуги по транспортной логистике в сфере перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, а также контейнерных перевозок по территории стран СНГ, Закавказья, Средней Азии и Китая; перевозки в смешанном сообщении через порты стран Европейского Союза, включая страны Балтии, порты Черного и Средиземноморского бассейна.

Предприятия Gradalogistic работают по прямым договорам с администрациями железных дорог Республики Беларусь, Литвы, Латвии, России, Молдовы, Украины, Румынии. Партнерские отношения с экспедиторскими организациями, перевозчиками, таможенными службами и другими структурами позволяют нам оптимизировать транспортную составляющую перевозки товаров в различные страны мира.

Наша миссия — создавать конкурентные преимущества в бизнесе своих клиентов, стремясь к совершенству в решении логистических задач любой сложности.

Предприятия Gradalogistic являются членами Национальных Ассоциаций Экспедиторов и Индивидуальными членами Международной Федерации Экспедиторских Организаций (FIATA), а также полноправным членом «Глобального Договора» ООН по корпоративной социальной ответственности бизнеса.

ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

Научно-технический журнал

ПОДПИСКА — 2012

**Открыта подписка
на научно-технический журнал «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА»:**

**Периодичность выхода
журнала «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» — 1 раз в квартал**

Подписку можно оформить:

ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ

**адрес редакции: 129326, Москва, проспект Мира, 106
тел: (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15**

ПО КАТАЛОГУ «РОСПЕЧАТИ»

Индекс журнала «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» (полугодовой)

— 83330



www.inno-trans.ru