

# Организация перевозок контейнерных грузов по транспортному коридору «Запад — Восток»: основные проблемы и ожидания грузовладельцев

Г. И. БЕССОНОВ, генеральный секретарь международной ассоциации  
«Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП)



**Качественное улучшение инвестиционного климата в России, проведение активных экономических преобразований создадут реальные условия для повышения уровня ее транспортной системы, реализации транзитного потенциала и интеграции России в мировую транспортную систему.**

Если для многих государств создание индустриальных транспортных коридоров — лишь перспектива, то в России примером идеально выстроенной транспортной схемы является Транссибирская магистраль (ТСМ). Несмотря на очевидный рост востребованности ТСМ, по крайней мере в части экспортно-импортных перевозок, значительный резерв ее транзитных возможностей не использован. К сожалению, мы отдали морским перевозкам достаточно большие объемы грузов, которые могли бы везти железнодорожным транспортом по Транссибу.

В 2009 г. общий объем контейнерных перевозок по ТСМ в международном сообщении составил 267 062 ДФЭ (173,1 тыс. штук), что на 56% меньше показателей 2008 г., из них транзит составил 18 058 ДФЭ (10,3 тыс. штук), что на 38% меньше, чем было перевезено в 2008 г. Общая тенденция снижения объемов грузоперевозок в 2009 г. обусловлена влиянием мирового финансово-экономического кризиса. При этом снижение объемов перевозок по Транссибу происходит более высокими темпами, чем на океанских маршрутах: импорт по ТСМ через Дальний Восток в 2009 г. сократился на 65%, в то время как снижение грузопотока на deep sea в направлении Азия — Европа составило примерно 40%.

Впрочем, если говорить о проблеме снижения объемов транзитных грузов,

то она была актуальной и до начала мирового финансового кризиса (особенно с конца 2005 г.). Транзитные перевозки — сфера жесткой конкуренции.

Нам трудно составлять конкуренцию в цене по доставке контейнерного груза по сравнению с океанским маршрутом, поэтому мы делаем упор на главное преимущество ТСМ — скорость перемещения грузов.

Начиная с 1999 г. по Транссибу организовано курсирование ускоренных контейнерных поездов на правах пассажирских. В октябре 2000 г. были введены графики движения контейнерных поездов, предусматривающих время хода по ТСМ 9,5 суток.

С использованием на ТСМ специализированного подвижного состава контейнерные поезда курсируют со средней скоростью 950 км в сутки. Резервы для ускорения, безусловно, имеются, и ОАО «РЖД» многое делает для модернизации существующей инфраструктуры. В начале октября 2008 г. на станции Забайкальск Забайкальской железной дороги введен в эксплуатацию крупный терминальный комплекс по приему и переработке грузов в железнодорожном сообщении Китай — Россия — Европа. Новый терминал позволяет одновременно обрабатывать четыре контейнерных поезда 71-го вагонного состава колеи 1520 мм и еще два поезда китайской колеи — 1435 мм в сутки.

При этом любой состав будет перегружен не более чем за 24 ч.

7 ноября 2009 г. состоялось торжественное открытие второй очереди железнодорожного моста через реку Амур у Хабаровска, с вводом которого «расширяется» последнее место на ТСМ, где мы испытывали трудности с пропуском грузопотока. Это радикальным образом изменяет работу ТСМ: пропускная способность этого участка увеличилась с 95 пар поездов до 153.

ОАО «РЖД» разработан и принят инновационный транспортный проект «Транссиб за семь суток», реализация которого позволит преодолевать расстояние от дальневосточных морских портов до западной границы России за семь суток с маршрутной скоростью до 1500 км в сутки.

Схема организации регулярных контейнерных поездов, организованных по принципу «формирование контейнерной партии к подаче платформ», повышает коммерческую привлекательность перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах и позволяет оптимизировать логистику: минимизировать время формирования и простоя подвижного состава, снизить цену перевозки, снизить транзитное время на маршруте, избежать сортировки контейнеров в процессе перевозки.

Увеличение объемов транзитных перевозок возможно только за счет вывода на рынок инновационного транспортного продукта, внедрения технологии эксплуатации контейнерных блок-поездов, следующих по жесткому графику, покрывающих расстояние более 1200 км в сутки. Сроки доставки грузов между северо-восточными провинциями Китая, Республи-



кой Корея и Японией и странами Европы не должны превышать 17–20 суток, при этом цена перевозки не должна превосходить стоимость морской перевозки более чем на 1000 долл. США.

И все же следует отметить, что в доставке дорогих грузов решающим фактором часто является не тарифная ставка, не скорость, а стабильность и безопасность маршрута. Поэтому главное преимущество ТСМ — короткое транзитное время доставки груза — не должно быть единственным. Транссибирские перевозки должны стать рентабельными и высокодоходными, а предлагаемый сервис должен отвечать международным стандартам.

Ежедневная практика членов КСТП по осуществлению перевозок контейнерных грузов по транспортному коридору «Запад — Восток» показывает, что существует несколько основных факторов, сдерживающих привлечение дополнительных объемов контейнерных грузов на ТСМ.

Прежде всего, невозможно оперативно реагировать на изменения рынка с помощью тарифной составляющей. Железнодорожные тарифы на перевозку транзитных контейнеров по РЖД, портовые сборы за судозаходы в морские порты, как известно, устанавливаются Минтрансом России. Даже если ОАО «РЖД» выходит с инициативой по снижению тарифа, на согласование тарифа уходит полгода.

Однако и введение понижающих коэффициентов не всегда дает должный

результат. Ситуация усугубляется тем, что участники транспортной цепочки в разной степени заинтересованы в оптимизации маржи; кроме того, нет дифференцированного подхода к установлению цен на перевозку и переработку транзитных контейнеропотоков.

При этом, конечно, КСТП проводится большая работа по формированию конкурентоспособных сквозных ставок на перевозку транзитных контейнерных грузов по ТСМ.

Когда по инициативе ОАО «РЖД» Минтрансом России было принято решение о снижении на 20% тарифной ставки на перевозку транзитных грузов железнодорожным транспортом через Забайкальск, железнодорожные администрации Украины и Беларуси откликнулись ответными мерами. Однако актуальной остается проблема сквозного тарифа на перевозку транзитных грузов через дальневосточные порты. На этом направлении тарифные ставки ОАО «РЖД» установлены только на уровне зависящей себестоимости, поэтому у РЖД нет резервов, чтобы снизить ставку. Стоимость одного контейнер/километра на перевозку 40-футового груженого контейнера в направлении Восток — Запад в составе организованного поезда по территории РЖД (включая ж.д. тариф, доп. сборы за МТТ, охрану и плату собственника за использование вагона) составляет 0,17 USD, по территории Беларуси — 0,43 USD, а по территории Польши и Германии (не включая комиссии оператора) — 1,02 USD.

Деньги можно зарабатывать не на одиночных перевозках, а на их объеме, поэтому необходимы шаги не только со стороны России, но и со стороны Польши, Германии, портовых компаний Японии и Кореи.

Для снижения сквозного тарифа на этом направлении секретариат КСТП провел не одно рабочее совещание. В итоге операторские компании — собственники вагонов — ОАО «Транс-Контейнер», ЗАО «Русская Тройка», «ДВТТ», Транспортная группа ФЕСКО, стивидорные компании портов Владивосток и Владивосток — готовы предоставить специальные условия на организацию перевозки транзитных грузов в составе контейнерных поездов между третьими странами по ТСМ через дальневосточные порты. Соглашение между указанными участниками транссибирских перевозок подписано в сентябре 2009 г.

Кроме того, очень серьезная проблема при организации перевозок крупнотоннажных контейнеров — задержки в движении груза по маршруту при передаче груза внутри мультимодальной цепочки.

При проведении опытных перевозок установлено, за какой срок может пройти транзитный груз по России и по какой стоимости. Во время повседневной работы выявляются фактические результаты, не всегда совпадающие с ожидаемыми.

Прежде всего, это касается простоев грузов на пограничных станциях при таможенном досмотре и больших сумм



дополнительных сборов и штрафов. Например, груз по ТСМ может быть доставлен из Находки в Брест за семь дней, а потом на три-пять дней задержан на границе.

Практика показывает также, что нормативная база, приоритеты и правила, которыми пользуются в своей деятельности таможенные органы, сильно тормозят процессы обработки и оформления грузов. Это негативно влияет как на работу транспортных предприятий, так и на международную торговлю в целом. В частности, в порту Владивосток таможня работает не в круглосуточном режиме, что не позволяет своевременно обрабатывать и оформлять экспортно-импортные и транзитные грузы.

В результате регламентируемый короткий срок доставки а priori не может быть гарантированным.

Здесь одним из перспективных направлений является внедрение юридически значимого электронного документооборота с использованием электронной цифровой подписи (ЭЦП) при оформлении документов для организации перевозок грузов. На «бесбумажную» технологию оформления документов при перевозке грузов во внутригосударственном сообщении планирует перейти ОАО «Первая грузовая компания». Затем технология распространится на документы, оформляемые при перевозке экспортных грузов в российские порты. На последнем этапе внедрения электронно-цифровая подпись будет использоваться на основе двухсторонних договоров при организации перевозок в международном сообщении.

В целях повышения эффективности эксплуатации вагонного парка дочерних предприятий «ОАО РЖД» и парка операторских компаний предполагается создать электронную биржу по учету и использованию вагонов.

Для повышения коммерческой привлекательности перевозок грузов в контейнерах, обеспечения их надежной финансовой защиты секретариат КСТП совместно с ОАО «ЖАСО» и ОАО «Капиталь Страхование» прорабатывает вопросы создания высокотехнологического страхового продукта, отвечающего интересам страхователей, а также «Транссибирского пула российских страховщиков».

При перевозках импортных грузов есть еще одна сложность, не менее важная для грузоотправителя, — непрозрачность (непредсказуемость) конечной стоимости доставки импортного груза для клиента.

Сегодня таможенное оформление импортных грузов в контейнерах проводится во временной зоне таможенного контроля (ВЗТК), которая открывается таможенным постом на путях общего пользования станции назначения по заявке ОАО «РЖД» после прибытия контейнеров. Контейнеры снимаются на контейнерную площадку после выпуска груза в свободное обращение. В связи с этим РЖД начисляет получателю импортного таможенного груза дополнительные сборы за подачу-уборку вагонов с контейнерами в ВЗТК, сбор за хранение контейнеров в ВЗТК и плату за пользование вагонами (за занятие путей вагоном, на котором находятся контейнеры). Среднее время нахождения контейнеров и вагонов в ВЗТК — трое суток.

Из всех перечисленных сборов клиент понимает и принимает только сбор за хранение контейнеров. Как правило, ВЗТК открывается на том пути общего пользования, куда прибыл вагон. Дополнительная маневровая работа не выполняется, сбор взимается по минимальному расстоянию. Подача вагона с контейнерами на подкрановые пути мест общего пользования включена в тариф на перевозку контейнеров. Сбор за пользование вагонами также не вполне обоснован, поскольку задержка выгрузки контейнеров на контейнерную площадку после прибытия вызвана не получателем груза, а технологическими особенностями схемы таможенного оформления. В существующих условиях схема таможенного оформления через ВЗТК приводит к появлению дополнительных расходов для получателя, в ряде случаев соизмеримых с тарифом РЖД, что снижает конкурентоспособность железнодорожного маршрута.

Вот почему большинство грузоотправителей не готово к изменению отлаженных схем перевозки из Азии в Европу морем.

Большинство транспортных компаний не в состоянии предоставить «сквозную» услугу высокого качества и со «сквозным» тарифом. Сейчас в России экспедиторов, способных доставить контейнер от «двери до двери», можно пересчитать по пальцам: ОАО «ТрансКонтейнер», ЗАО «Русская тройка», Транспортная группа «ФЕСКО».

Кроме того, в российской практике нет возможности осуществлять перевозку по единому документу, как это принято во всем мире.

Особенность транзитной перевозки грузов состоит в том, что грузоот-

правитель и грузополучатель находятся за пределами РФ. Таким образом, прием груза к перевозке и его выдача не могут осуществляться по правилам, установленным законодательством РФ. При этом в процессе следования транзитных грузов по территории РФ возникает целый комплекс вопросов, для решения которых необходимо определение субъекта управления, ответственного за урегулирование проблем, т. е. должен быть некий центр, координирующий транзит грузов. Однако такого центра в России пока нет. В ряде случаев (например, при перевозках автомобильным транспортом) таким лицом мог бы являться непосредственно перевозчик. Но специфика перевозок, например, железнодорожным транспортом, такова, что предполагается участие самостоятельного субъекта, ответственного за урегулирование финансовых и организационных вопросов перевозки с российским перевозчиком (не имеющим возможности приема груза к перевозке на территории иностранного государства), государственными контрольными органами, организациями смежных видов транспорта (при смешанной перевозке транзитного груза). Поэтому согласно российскому законодательству перевозчик не всегда обладает правами субъекта управления (координирующего центра).

К сдерживающим факторам следует отнести и отсутствие инструмента, обеспечивающего оптимальное взаимодействие грузовладельцев, железных дорог, смежных видов транспорта, экспедиторов и других участников в цепи доставки грузов.

Существующие логистические информационные системы выполняют, как правило, больше информационно-справочные функции, нежели управляюще-информационные.

Несоблюдение согласованных единых технологических процессов в организации работы припортовых станций и порта — это колоссальная потеря перевозочных мощностей железных дорог, что не только приводит к росту издержек железнодорожного транспорта, но и наносит ущерб экономике России в целом.

Необходимо отметить проводимую Федеральной таможенной службой (ФТС) России работу по оптимизации процедуры перемещения товаров и транспортных средств через государственную границу за счет внедрения новых регламентов таможенного

оформления и контроля в рамках модернизации системы ФТС в период до 2010 г. Синхронизируют режим работы сопредельных пограничных пунктов пропуска Россия и Китай. Между пограничными пунктами будет введен канал быстрого обмена информацией. Планируется, что на некоторых пунктах начнут действовать так называемые зеленые коридоры.

Значительному сокращению времени на оформление документов для прохождения таможенных постов способствует использование единой накладной. Это показывает обширный опыт компаний — членов КСТП при перевозке, например, автомобильных комплектующих на сборочные предприятия в России. С активным внедрением на направлении Восток — Запад унифицированной электронной накладной ЦИМ/СМГС ситуация станет еще более благоприятной.

Тем не менее, нужно и в дальнейшем совершенствовать таможенную нормативную базу и практику в отношении обработки транзитных и внешне-торговых грузов.

Следует отметить, что специального законодательства, которое бы регулировало транзитные перевозки в РФ, нет. Имеющиеся в законодательных ак-

тах различных отраслей нормы, регулирующие вопросы перевозок транзитных грузов, не носят системного характера и регулируют отдельные элементы таких перевозок.

Зачастую усилия, направленные на формирование транспортного продукта на рынке транзитных перевозок и выработку нормативного документа прямого действия, способствующего беспрепятственному транзиту грузов по ТСМ, затрудняются несогласованностью действий многочисленных ведомств и участников транспортно-логистической цепочки трансибирских перевозок.

Все перечисленные проблемы свидетельствуют об отсутствии в данный момент полноценного транспортного продукта.

Необходимы срочные действия по созданию такого транспортного продукта, причем не только на уровне бизнеса: сейчас бизнес активно делает шаги в этом направлении, выстраивая на ТСМ сервис «от двери до двери» (ОАО «ТрансКонтейнер», Транспортная группа FESCO, ЗАО «Русская Тройка» и другие компании).

К сожалению, нет реальных консолидированных усилий государственного масштаба в этом направлении.

Невозможно создать транспортный продукт глобального уровня — а именно о таком продукте идет речь, когда мы говорим о ТСМ, о самом большом в мире транспортном коридоре не только национального, но и международного значения — разрозненными усилиями (пусть и очень напряженными), в основе которых нет хорошо продуманной и последовательно реализуемой государственной политики. Как только появится государственный «стержень», необходимые компоненты сквозного сервиса будут неизмеримо легче скомпоновать в единое целое.

Транссибирский коридор должен представлять собой не просто технологическую инфраструктуру и набор транспортных средств для перемещения грузов, но систему сопряженных транспортно-распределительных логистических узлов, оперативно и адекватно реагирующих на изменяющиеся потребности мировой экономики и функционирующих в глобальной логистической сети цепей поставок или товаропроводящей сети. Только максимально быстрая адаптация к рыночной обстановке вследствие изменения условий перевозки и спектра услуг позволит реально привлечь внимание товаропроизводителей к ТСМ.



**23-24 сентября 2010**  
**Санкт-Петербург**

**III Международная конференция**  
**«Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ**  
**Транспортно-транзитный потенциал»**



**В программе:**

- Перспективы развития транспортно-логистического комплекса России
- Оптимизация транспортного процесса: позитивные и негативные изменения на рынке транспортно-логистических услуг
- Развитие и эксплуатация панъевропейских транспортных коридоров
- Стратегические инфраструктурные проекты транспортного комплекса России
- Пути развития интермодальных транспортных коммуникаций
- Внедрение инновационных технологий в логистике
- Изменение системы государственного регулирования деятельности перевозчиков
- Проблемы таможенного оформления и таможенного контроля при транспортных перевозках
- Перспективы создания СПО в транспортно-логической сфере

Мероприятие состоится при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Комитета по транспортно-транзитной политике Правительства Санкт-Петербурга, [www.transport.spb.ru](http://www.transport.spb.ru)

**Оргкомитет:**  
[www.global-port.ru](http://www.global-port.ru)  
 т.: +7 (812) 327-93-70  
 ф.: +7 (812) 370-16-02








Оператор конференции: 