

Транссибирская магистраль: сервис и тарифы как средство повышения конкурентоспособности



Интервью генерального секретаря Координационного Совета по Транссибирским перевозкам Геннадия Ивановича БЕССОНОВА журналу «Транспорт Российской Федерации».

— Известно, что за последний год резко сократились контейнерные перевозки по Транссибу. Одной из причин называли тарифную политику РЖД. Что предпринято и предпринимается для исправления ситуации?

— В текущем году транзитный грузопоток по Транссибу действительно сократился. Однако при этом отмечается значительное увеличение объема импортно-экспортных грузов в крупнотоннажных контейнерах по Транссибирской магистрали.

С целью анализа ситуации, сложившейся на рынке транзитных перевозок, и факторов, приведших к снижению их объемов, Секретариат КСТП провел ряд экстренных рабочих совещаний с основными участниками Транссибирских перевозок. В результате были сформулированы основные подходы к выработке мер по возврату грузопотока на ТСМ.

Основные факторы, определяющие развитие перевозок по Транссибу, как и по другим МТК — это: формирование и применение гибких тарифных условий в интересах перевозчика и грузовладельцев и высокое качество сервиса, обеспечивающее короткое транзитное время.

Хорошо известно, что основной грузопоток сегодня зарождается в Китае, Малайзии и других странах АТР, в которых крупные японские, корейские, германские компании в последние годы разместили и размещают производство своей продукции. Отсюда грузы направляются в Европу и США. Грузопотоки в обратном, восточном направлении крайне ограничены, а стремление океанских судоходных компаний заполучить грузы в Европе за счет применения низких транзитных ставок и использования судов большей вмести-

мости резко возросло. Этот фактор, к сожалению, не был учтен при установлении одинакового уровня тарифа на перевозку транзитных грузов железнодорожным транспортом как в западном, так и в восточном направлениях.

Такое положение необходимо исправить при обязательном обеспечении рентабельности перевозок для российских железных дорог.

Координационный Совет неоднократно принимал решения о формировании конкурентоспособной сквозной ставки на транспортировку контейнеров в соответствии с вкладом каждого перевозчика. Недопустимо, когда цена перевозки контейнера морем от берегов Кореи, Китая и Японии до порта Восточный почти равна стоимости транспортировки его по железной дороге через всю Россию до Бреста и Финляндии, или когда уровень сбора за судозаход в дальневосточные порты более чем в два раза превышает портовый сбор в портах Китая и Кореи.

Секретариат КСТП поддерживает позицию ОАО «РЖД» в том, что введенные с 2006 г. ставки на перевозки контейнеров по Транссибу обеспечивают минимально допустимый уровень тарифа и дальнейшее их снижение приведет к потерям ОАО «РЖД». Для ликвидации диспропорции в уровне доходов участников перевозок по транссибирскому маршруту — по его морскому и железнодорожному участкам — и приведения этого уровня в соответствие с издержками каждого перевозчика необходимы обоюдные меры.

Интерес со стороны грузовладельцев к использованию Транссиба для перевозок постоянно растет.

Личные встречи с руководителями железных дорог, экспедиторских ассоциаций и компаний Германии,

Польши, Беларуси, Казахстана, Финляндии, Кореи, Японии и других стран позволяют сделать вывод, что в привлечении грузов на транссибирский маршрут высокое качество сервиса играет не менее важную роль, чем уровень тарифа. Перевозчики отмечают, что регулярность доставки грузов к месту назначения, особенно к многочисленным промышленным предприятиям, создаваемым сейчас крупными компаниями Германии, Японии, Южной Кореи и Китая на территории России и в странах Восточной Европы, имеет решающее значение. Японские и южнокорейские грузовладельцы и экспедиторы в один голос заявляют, что в случае обеспечения регулярности и сохранности доставки грузов к месту назначения при обязательном соблюдении согласованных сроков они готовы использовать Транссиб, даже если тарифные ставки будут несколько выше, чем фрахтовые ставки океанских судоходных компаний.

Мы работаем над тем, чтобы поднять Транссибирский сервис на уровень международных стандартов путем совершенствования техники и технологии перевозок и оказываемых экспедиторских услуг в соответствии с требованиями рынка.

На Транссибе успешно используются современные информационные технологии, обеспечивающие полный контроль за следованием поездов и информирование клиентов в режиме реального времени о месте нахождения, следовании по всему маршруту, прибытии контейнера или груза в любой пункт России.

В январе 2005 г. подписано и введено в действие Соглашение между Дальневосточным таможенным управлением Федеральной таможенной службы России и Дальневосточной железной дорогой об обмене данными по перемещению через таможенную границу товаров и транспортных средств. Это на 40% сократило время обработки доку-

ментов и документального таможенного оформления грузовых поездов на станции Находка-Восточная. Внедрена технология электронного декларирования грузов, за счет чего время для досмотра грузов сокращено с 3 дней до полутора часов.

С мая 2005 г. на Транссибе действует упрощенный порядок, согласно которому все контейнеры в контейнерном поезде следуют по одному транспортному документу. Эта таможенная практика применяется при перевозках комплектующих из Южной Кореи на автосборочный завод в г. Таганрог.

Секретариат КСТП совместно с ЗАО «Компания «ТрансТелеКом» и Ассоциацией операторов по международному электронному документообороту на железных дорогах Латвии (АЕД) разрабатывает специализированный информационный портал для Транссибирского маршрута, который обеспечит электронный обмен информацией между участниками транспортного рынка. Портал предоставит возможность пользователю в реальном масштабе времени получать предварительную информацию о планируемой перевозке, осуществлять автоматизированное формирование перевозочных и коммерческих документов с соблюдением требований транспортного и таможенного законодательства, использовать базу нормативно-справочной информации, получать оперативную и аналитическую информацию.

В целях повышения международной конкурентоспособности коридора Восток-Запад-Восток Секретариатом КСТП совместно с научно-аналитической группой при КСТП, сформированной на базе МИИТа, ВНИИЖТа, ГИПРОТРАНСТЭИ и других научных учреждений с участием ведущих специалистов и экспертов в области железнодорожного и морского транспорта, разрабатывается Концепция стратегического развития международных грузоперевозок по ТСМ на период до 2020 г.

— **Евроазиатский грузопоток растет с каждым годом. Но в ближайшем будущем значительную часть этого потока может взять на себя Трансказахстанская железнодорожная магистраль, которая должна соединить страны Юго-Восточной Азии с Европой по маршруту Достык — Актогай — Жезказган — Бейнау — порт Актау. Не останется ли Транссиб после ре-**

ализации такого плана «на голодном пайке»? Какой выход из положения видят в РЖД?

— Все грузопотоки идут в двух направлениях: во-первых, из Китая и Южной Кореи через порты Дальнего Востока и погранпереходы Приморского и Хабаровского краев и Восточной Сибири, во-вторых, из западной провинции КНР Синьцзян через погранпереход Достык на Казахстан, Россию и страны Европы.

Грузопотоки для первого направления формируются в центральных, юго-восточных и северо-восточных провинциях Китая. Они не направляются на Казахстан и далее на Россию и страны Европы железнодорожным транспортом из-за дороговизны таких перевозок. Основная часть этих грузов перевозится в Европу по морскому маршруту через порты Китая с использованием (главным образом) китайских судов.

Грузы из этих регионов Китая, предназначенные для Казахстана и Центральной Азии, поступают на Транссиб через порты Дальнего Востока и маршрутными контейнерными поездами направляются грузополучателям в этих странах.

Таковыми же контейнерными поездами перевозятся грузы, поступающие из Южной Кореи в порт Восточный назначением на Казахстан и Узбекистан через территорию России. Контейнерными поездами по маршруту Находка-Восточная — Алматы в 2005 г. было перевезено 7689 контейнеров (ДФЭ), а за 8 месяцев 2006 г. — 10642 (что на 94,8% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года).

Конкурентным можно считать Транскитайский маршрут на Казахстан и Узбекистан через станцию Достык, но грузопоток по этому направлению весьма ограничен.

— **Как сейчас складываются отношения железнодорожников России и Казахстана? Что превалирует: сотрудничество или конкуренция?**

— КСТП поддерживает работу АО «НК «Казахстан Темір Жолы» — постоянного члена Координационного совета по Транссибирским перевозкам — по переключению грузопотока из западной провинции Китая Синьцзян с морского маршрута на железные дороги назначением на Россию, Польшу и другие страны Европы.

17 апреля текущего года в Секретариате КСТП состоялась встреча с



представителями Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана и АО «Национальная компания «Казахстан Темір Жолы», на которой были рассмотрены вопросы привлечения грузов из западных провинций Китайской Народной Республики на Транссибирскую магистраль и на железные дороги Казахстана путем создания конкурентоспособных условий по сравнению с альтернативными видами перевозок. В ходе встречи было отмечено, что сдерживающим фактором для привлечения грузов из западных провинций КНР на железные дороги Казахстана и России является неконкурентоспособность тарифных ставок.

При этом хотелось бы особо подчеркнуть, что грузопоток на Трансазиатский маршрут следует формировать только за счет переключения грузов с морских маршрутов и за счет привлечения грузов из центральных и западных регионов Китая. Этим принципом мы руководствуемся при обсуждении вопросов организации перевозок грузов по Трансазиатской магистрали в увязке с Транссибом.

Надеемся, что соглашение, подписанное в ходе саммита руководителей стран — членов Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации о создании благоприятных тарифных условий транзита казахстанских грузов по территории Российской Федерации и российских грузов по территории Республики Казахстан, будет способствовать развитию перевозок в этом направлении.