

# ЛОГИСТИКА

Станет ли порт Риги альтернативным транзитным пунктом для грузов из Западной и Северной Европы **18**  
Как доставляют деликатесы **19** | Российские компании экспресс-доставки потеснили иностранных конкурентов **20**



## Польша проиграла «дозволам»

### ТАМОЖНЯ

Последствия конфликта между российскими и польскими автоперевозчиками все еще сказываются на логистической отрасли в целом. Эксперты рынка считают, что в будущем часть грузов уйдет к перевозчикам Литвы и Латвии.

Напомним, что более десяти лет назад Польша и РФ подписали межправительственное соглашение, которое предусматривает ежегодный обмен разрешениями на автомобильные перевозки грузов. Конфликт начал разгораться сразу после новогодних праздников, когда польская сторона потребовала увеличить на 2011 год количество российских разрешений на доставку грузов в/из третьих стран два с половиной раза. «В этом случае наша страна может потерять около 50 тыс. рейсов, то есть более €150 млн в год на фрахте», — рассказали в одной из крупных компаний, работающих на рынке. Отметим, что поляки давно доминируют на этом рынке, осуществляя две трети двусторонних перевозок грузов между Россией и Польшей — более 100 тыс. рейсов в год, а также значительную часть грузов из третьих стран в Россию. Эти данные подтверждают цифры требуемых разрешений. Для сравнения: Россия просит 5 тыс. «дозволов» (пропусков на грузовые автоперевозки) на транзитные рейсы,

а польская сторона требует добавить к своим 25 тыс. еще почти 50 тыс., говорят в АСМАП. Такой перекос происходит из-за того, что для российского транспорта перевозки внешнеторговых грузов из стран Западной Европы в адрес российских получателей являются обычными двусторонними перевозками, а для поляков это работа на так называемом рынке третьих стран, не имеющая отношения к обслуживанию потребностей внешней торговли своей страны. Желание россиян самим обслуживать свой рынок понятно, тем более что для этого имеются все технические возможности. Понятно и стремление польской стороны сохранить выгодный бизнес на соседней территории. Не удивительно, что в Минтранс РФ сослались на требования российских перевозчиков по сокращению перевозок в/из третьих стран и отказали польской стороне в увеличении разрешений. Отказ привел к параличу международных перевозок между двумя странами. Из-за их останки к середине января на гра-



ницах России с Белоруссией, Украиной, Литвой, Латвией и Эстонией скопилось более 100 тыс. тонн экспортно-импортных товаров. Ежедневные убытки от простоя каждой из тысяч российских грузовиков достигли €150–200. При этом общий объем российских перевозок в страны ЕС на западном направлении составляет 5,6 млн тонн, из которых почти 3 тонны проходит через Польшу. В итоге транзитные рейсы принесли бюджету этой страны до €30 млн ежегодно.

Убытки несли не только автофирмы, но и конечные получатели грузов. Дело в том, что у России есть несколько вариан-

тов доставки товаров в обход Польши, например паромными из балтийских портов или через Украину, Словакию, Чехию. Но это увеличивает срок доставки и стоимость перевозки. По данным АСМАП, стоимость паромной перевозки одной фуры из Германии в Латвию или Эстонию составляет от €550 до €750 в зависимости от паромной линии. По словам одного из топ-менеджеров компании «Совтрансавто», в разгар конфликта АСМАП собрал представителей ассоциаций автоперевозчиков Литвы и Латвии, а также операторов железнодорожных паромных переправ. «В ходе встречи стороны дого-

ворились об объемах и демократичных ставках на перевозку, и автотранспортные предприятия воспользовались этим предложением», — рассказал представитель «Совтрансавто». Но себестоимость перевозки из-за поиска обходных путей (в том числе паромными) все равно возросла до 10–20%, а цена конечной продукции для потребителей увеличилась на 3–5%, подчитали эксперты этого рынка.

Наконец, в начале февраля ситуация благополучно разрешилась, стороны достигли консенсуса. «В процессе переговоров России удалось не только отстоять совокупный годовой контингент разрешений на уровне прошлого года, но и уменьшить для польских перевозчиков количество разрешений на перевозки в/из третьих стран», — сообщили об итогах переговоров в Минтрансе РФ. Таким образом, вместо запрашиваемого польской стороной общего контингента на 2011 год в объеме 190 тыс. разрешений было решено обменяться лишь 150 тыс., а поездок в/из третьих стран польские перевозчики могут сделать только 24 тыс. вместо 66,5 тыс., которые запрашивали польским министерством инфраструктуры и транспорта, отметили в Минтрансе.

## На границу

### ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ

Операции по оформлению грузов теперь будут осуществляться в приграничных регионах России. Несмотря на сопротивление бизнеса и массу критики, реализация проекта вошла в завершающую стадию. Правда, участники внешнеэкономической деятельности уверяют, что с таможенной инфраструктурой, вопреки заверениям Федеральной таможенной службы (ФТС), дела обстоят неважно.

Принятая в 2008 году Концепция предусматривала, что к 2014 году возле границы будут оформляться все товары, ввозимые автомобильным транспортом, к 2020-му — железнодорожным. Исключение составляет лишь ряд номенклатур, доля которых во внешней торговле России невелика. Смысл заключался в том, чтобы импортный груз после пересечения границы не шел под таможенным транзитом вглубь страны для завершения процедуры, а сразу после «очистки» мог двигаться напрямую к потребителю.

Эти меры были вызваны необходимостью активизировать экономическую жизнь приграничных районов, а также избавиться от лишнего транспорта крупных городов и магистралей. Отмечалось, что около трети грузов после растаможки в крупном населенном пункте следует в другой регион, что с точки зрения логистики нецелесообразно. Это касалось прежде всего Москвы и Петербурга: значительная часть товаров,

въезжающих через Петербург и соседние территории, следует в Москву, там проходит очистка, после чего возвращается на северо-запад, а в конечном итоге — в другой регион. Этот логистический парадокс объясняется просто: в Москве у импортеров налаженные связи с таможенной, есть склады для консолидации партий, работает персонал, поэтому и бизнес легче вести из одного центра. А затраты на лишние пробы на конечной цене товара отражаются незначительно.

Сокращение таможен и постов внутри страны вызовет неразбериху, из-за того что будут нарушены наработанные цепочки поставок, а перенос операций потребует создания инфраструктуры, на что у государства нет денег. Таможенники отвечали на это, что к обустройству инфраструктуры будет привлечен частный капитал. А представители частного капитала язвительно комментировали их заявления. Тем не менее ФТС, даже не утвердив Концепцию на правительство, а лишь приняв ее на своей коллегии, начала действовать жестко и оперативно. В марте 2009 года было закрыто несколько таможен в Москве, что вызвало транспортный коллапс, а через год со скандалом было ликвидировано два таможенных поста на самых крупных терминалах в Петербурге. Что привело, как и в случае с Москвой, к хаосу, поскольку существующие посты и склады временного хранения не смогли обслужить весь поток грузовых автомобилей. (Окончание на стр. 18)

## Закрытый клуб

### САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

В транспортной индустрии, причем практически во всех ее ключевых сегментах, набирает обороты довольно неожиданная процесс — саморегулирование. Бизнес объединяется с целью самому выработать профстандарты, подчистить ряды, а заодно помочь государству восполнить законодательные пробелы. Причем восполнить их так, чтобы участники рынка избежали неприятных сюрпризов.

В классическом варианте как в России, так и за рубежом саморегулирование выглядит так: ряд компаний объединяется в организацию, которая устанавливает для своих членов повышенные профессиональные, этические, социальные обязательства и следит за их соблюдением. Если кто-либо из участников перестает удовлетворять высоким требованиям, к нему применяются санкции вплоть до исключения. В России есть еще механизм материальной ответственности: все компании делают взносы в компенсационный фонд, который идет на покрытие убытков клиентов в случае, если какой-либо из членов СРО оказал некачественную услугу. Получается что-то вроде круговой поруки. За рубежом таких компенсационных фондов нет, а вопрос разбирательства с заказчиком и покрытия его издержек решается с помощью страхования.

Транспортная отрасль пошла по пути добровольного волеизъявления. В сфере автомобильных перевозок уже создано около десятка некоммерческих партнерств, представители которых регулярно собираются на отраслевые конференции, где обсуждаются вопросы саморегулирования. Большинство делегатов поддерживает это начинание, но, правда, дальше этого дело не движется. По крайней мере, ни одной полноценной СРО, равно как, впрочем, и в других сегментах транспорта, пока не существует. Семь лет назад на свет появилась Ассоциация судовладельцев компаний (АСК), которая сразу объявила о том, что планирует стать саморегулируемой организацией, а в последние два года возникли самоуправленческие структуры и на железнодорожном транспорте — некоммерческое партнерство (НП) «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» («Совет рынка») и НП операторов железнодорожного подвижного состава (ОЖДПС). На сегодня ни одна из них пока официально не является СРО, но в будущем они планируют таковыми стать, поскольку ради этого и были созданы. В этом их отличие от ассоциаций, сою-

зов и прочих объединений, давно существующих в транспорте. Некоторые из них, как, например, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, несут в себе элементы самоуправления, но в полной мере назвать их СРО нельзя: они не устанавливают обязательные стандарты поведения для своих членов и не следят за их исполнением.

Целью АСК является «самостоятельно выработать и поддерживать правила и стандарты деловой практики и отношений с клиентами, а также механизмы внесудебного разрешения споров между членами ассоциации и потребителями их услуг. Исполнительный директор железнодорожного «Совета рынка» Дмитрий Королев говорит о том, что с недавних пор почти все вагоны в России принадлежат не ОАО РЖД (за компанией остались только инфраструктура и локомотивы), а так называемым операторам, преимущественно частным. Однако такое оператор с юридической точки зрения, какими правами и обязанностями он обладает и какими нормативными актами его деятельность регулируется, до сих пор не определено. Кроме того, у сообщества не выстроены четкие отношения с РЖД, существует ряд моментов, которые необходимо уточнить на уровне законов и ведомственных актов. Для того чтобы восполнить все указанные пробелы, операторы и объединились в НП.

Положая мотивацию и у НП ОЖДПС: «Мы защищаем интересы своих членов — мелких и средних собственников подвижного состава — путем обращения в органы власти, разработки проектов нормативных актов и представления их причастным ведомствам, проведения исследований, обращения в СМИ и так далее», — говорит председатель организации Михаил Новиков.

Иными словами, нынешние прототипы СРО, которыми являются НП и ассоциация, возникли как ответ на необходимость законодательного оформления развивающихся рынков, отсутствие правил на которых создает проблемы как государству, так и бизнесу. До саморегулирования и взятия на себя повышенных обязательств тут еще далеко, однако эта задача, равно как и получение юридического статуса СРО, на повестке дня всех упомянутых организаций присутствует.

Впрочем, Дмитрий Королев оговаривается, что получение официального «признания» вовсе не самоцель. Гораздо важнее установить стандарты ведения операторской деятельности, наладить контроль соблюдения членами «Совета рынка» нормативно-правовых и локальных

актов СРО путем проведения плановых и внеплановых проверок, разработать процедуру рассмотрения жалоб и привлечения участников к дисциплинарной и имущественной ответственности, обеспечить имущественную ответственность перед потребителями услуг и проч. Если всего этого удастся добиться, тогда можно будет назвать «Совет рынка» полноценной саморегулируемой организацией.

Михаил Новиков из ОЖДПС также отмечает: «Мы установим после получения статуса обязательные правила поведения наших членов, направленные, с одной стороны, на выполнение обязательств перед клиентами в части сроков и объемов подачи подвижного состава, с другой — на уравнивание ценовой политики и дисциплинирование грузоотправителей касательно сроков обработки вагонов, повышения культуры погрузочных и разгрузочных операций».

Речники готовятся официально превратиться в СРО уже в 2011 году. Кроме того, запланированы: подготовка предложений по законодательному закреплению принципа саморегулирования и определению его особенностей на морском и внутреннем водном транспорте, изучение перспективных сфер «самоуправления», в том числе в области безопасности судоходства, страхования, финансовых гарантий и защиты членов экипажей судов, а также разработка стандартов АСК по управлению безопасной эксплуатацией судов внутреннего плавания.

Одним словом, процесс пошел, и можно не сомневаться, что он будет доведен до логического завершения, поскольку инициирован самим бизнесом, а не государством. Другим вопросом, решение которого уже не обойдется без участия Министерства транспорта, станет принципиальный выбор, объявлять ли всех участников отрасли состоять в СРО, как это предусмотрено, скажем, в строительстве. Железнодорожный «Совет рынка» полагает, что такое членство обязательно. Но так думают не все. «Мы не вступаем в «Совет рынка», поскольку не видим в этом смысла: в его рядах состоят в том числе дочерние структуры РЖД, которые и будут задавать там тон. В чем тогда польза этой организации для нас?» — поделился своим мнением топ-менеджер одной из крупных железнодорожных компаний. На автотранспорте 80% перевозчиков имеют парк до десяти машин в целях налоговой оптимизации, поэтому заставить их работать «белую» сложно, а уж загнать в «клуб хороших парней» и вовсе едва ли получится.

Алексей Стригин

**STS LOGISTICS**  
SOLUTIONS TO SATISFACTION

**+7 (495) 775 02 02**

www.stslogistics.net

**STS Logistics - Ваш надежный партнер в области логистики.**  
Мы сможем предложить оптимальное решение по хранению и доставке грузов, снижению логистических расходов, оптимизации всех процессов предприятия.