ЛОГИСТИКА

Альтернатива Польше

соседи

Сложности с получением для транспортных компаний разрешений на транзит грузов по территории Польши привели к тому, что логисты начали срочно искать объездные пути. Один из вариантов доставки грузов из Западной Европы в Россию, Казахстан и далее лежит через морской порт города Риги.

Польша и Финляндия неплохо зарабатывают на транзите российских грузов. Теперь к ним присоединилась и Латвия, которая предлагает российским компаниям свои услуги в обработке и транспортировке грузов. Очень кстати для этой балтийской республики подоспели и деньги Евросоюза на модернизацию и расширение порта Риги.

Собственно не было бы порта — не было бы и самой Риги. Девять веков назад на этом месте появился поселок ливов и небольшой естественный порт. С незапамятных времен река Даугава была частью древнего торгового пути между Балтийским и Черным морями. Этот путь «из варяг в греки» иногда называли «янтарным путем» вдоль берегов Днепра и Даугавы. Оживленная торговля способствовала появлению поселений: в XII веке возникло селение, которое потом стало Ригой. Со временем ливский поселок на правом берегу Даугавы, в том месте, где в нее впадала река Ридзене, или Рига, вырос в крупный порт, который стал местом оживленной торговли немецких, скандинавских и голландских купцов, приплывавших в Ригу по морю с севера и запада, а также русских, которые добирались сюда по реке.

Сегодня порт Риги является самым большим портом Латвии и третьим по грузообороту в Балтии (в 2010 году — 30 млн тонн грузов). Но уже сейчас порт Риги может обрабатывать до 45 млн тонн грузов в год. Его оборот в 2009 году составил £392 млн, а чистая прибыль — £56 млн.

Все 11 портов Восточного региона Балтийского моря (см. рисунок) конкурируют

друг с другом, и прежде всего за грузы, которые идут из России и в Россию: уголь, нефтепродукты, металлы, удобрения, контейнерные грузы, лесоматериалы и др. Грузооборот во всех портах Восточного региона Балтийского моря в стоимостном выражении достиг в прошлом году £296 млн.

Рижский порт предлагает перевозчикам и логистам многофункциональные терминалы общей мощностью 4 млн тонн в год и глубиной до –16 м с возможностью размещения Panamax-судов, инфраструктуру, интегрированную в единую транспортную сеть ЕС. А также долгосрочную аренду земли. Сейчас в порту 350 га свободных территорий.

Однако все перечисленные достоинства порта Риги не привлекали перевозчиков, до тех пор пока Польша не создала сложности для транзитных грузов, следующих по стране (см. материал на стр. 1). Неспособность российских и польских чиновников прийти к компромиссу привела к параличу международных перевозок между нашими странами. Сейчас проблема транзита российских грузов через Польшу решена. Однако теперь часть грузов пойдет другим путем. В частности, через порт Риги с марта возит свои грузы группа компаний GEFCO (представлена более чем в 150 странах и по итогам 2010 года входит в десятку крупнейших логистических операторов в Европе с оборотом £3,4 млрд).

Группа GEFCO и компания SRR, один из ведущих железнодорожных операторов Латвии, создали совместное предприятие EMMA (Евразийский мультимодальный альянс), которое теперь специализируется на мультимодальных перевозках из Латвии в Россию и Центральную Азию.

В число основных клиентов SRR входят компании добывающего и производственного секторов, а также крупнейшие экспортоориентированные предприятия. Предложение GEFCO о создании совместного предприятия вызвало большой интерес со стороны SRR. Основной объем контейнерных перевозок компании составляет экспорт горнорудного сырья из Азии, а деятельность «GEFCO Балтика» сосредоточена на импорте готовой продукции. Партнерство принесет выгоду обеим сторонам. «Консолидация усилий позволит нам максимально повысить эффективность подвижного состава, оптимизировать использование контейнерного оборудования и, соответственно, оптимизировать логистические процессы. Возможность осуществления импортных и экспортных поставок повысит конкурентоспособность транспортного коридора через Латвию и обеспечит положительный экономический эффект для наших клиентов»,— отмечает председатель совета SRR Евгений Слобин.

Ольга Соломатина

Бесценный груз

доставка

Не многие логистические компании готовы взять на себя ответственность за перевозку ценного груза и обеспечить его сохранность. Тем более что в этом участвуют сотрудники охранных предприятий, а запечатанное в контейнере содержимое может вызвать повышенный интерес сотрудников таможни.

К разряду ценных грузов относятся те, чья заявленная стоимость превышает $1 тыс., рассказывают в компании Delta Cargo Russia. В эту категорию попадают ценные бумаги, такие как векселя и облигации, золотые и серебряные слитки, а также другие драгоценные металлы и ювелирные изделия из них с использованием драгоценных камней. Кроме того, особой заботы перевозчика удостаиваются изделия из меха, предметы искусства и антиквариат. В DHL Express список существенно шире: по словам Владимира Мацаля, руководителя службы безопасности компании, к ценным грузам относятся сотовые телефоны и GPS-навигаторы, аудио-, видео-, теле- и фотоаппаратура, мониторы, компьютеры всех видов, комплектующие и запчасти ко всем вышеперечисленным видам оборудования. В компании GoTrans общий перечень пополнили банкнотами, лотерейными билетами, паспортами и банковскими картами.

Ценные грузы службы доставки предпочитают перевозить максимально быстрым способом — авиа- или, если расстояние позволяет, автотранспортом. «Грузы доставляются в большинстве случаев авиатранспортом, немного реже — по дорожной сети,— говорит Владимир Мацаль.— В исключительных случаях грузы в рамках особых проектов перевозятся железнодорожным транспортом». Непопулярность остальных видов транспорта участники рынка объясняют недостаточной скоростью перевозок, а не трудностями с обеспечением безопасности. Согласно Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП-TIR), грузы должны перевозиться в надежных транспортных средствах или контейнерах, которые полностью исключают возможность доступа к перевозимому грузу без видимого нарушения или повреждения таможенного обеспечения (пломб и печатей). Кроме того, по словам экспертов компании «Инвестсервис СТ», TIR избавил перевозчиков от лишнего таможенного контроля: международные перевозки, ранее осуществлявшиеся с обязательным досмотром на каждой таможне, теперь могут проходить без снятия таможенной пломбы.

В пути сохранность грузов гарантирует контейнер, а к транспорту ценные предметы доставляются обычно охранным предприятием. Так, по словам сотрудников Delta Cargo Russia, при перевозке банкнот мешки с деньгами забирает вооруженная охрана, которая и доставляет их на борт воздушного судна. После этого информация об особом статусе груза вводится в систему и сам процесс перевозки ставится под особый контроль.

Охранные предприятия обычно предоставляют как услуги сопровождения груза к месту его транспортировки, так и самостоятельную доставку к месту назначения — например, частное охранное предприятие «Аргус» готово не только обеспечить безопасность перевозки ценностей и денежных средств по железной дороге и воздуху, но и доставить груз клиента на собственном транспорте.

Среди мер по обеспечению безопасности грузов, принимаемых гражданскими перевозчиками, особое внимание уделяется подбору персонала, который будет затем иметь доступ к посылкам с высокой стоимостью. Кроме того, с момента получения у клиента и до вручения получателю груз находится под постоянным видеонаблюдением: камеры установлены в зонах обработки, автомобилях, сервисных отделениях и т. д. Для перевозки ценных грузов используется специальная упаковка с особыми пломбами, печатями, маркировкой. «Современные информационные технологии позволяют отслеживать движение наших грузов в режиме реального времени, давать персоналу в пунктах назначения всю информацию о перевозимых товарах»,— говорит Владимир Мацаль.

Однако именно эти дополнительные хлопоты зачастую отпугивают компании-перевозчики, признают эксперты. Как пояснили в «Инсервис СТ», вооруженное сопровождение не вызывает особого желания взяться за дорогостоящую перевозку. Кроме того, запечатанный контейнер может показаться таможенникам подозрительным, что приведет к дополнительной проверке: как отмечают представители компании, в последнее время интерес сотрудников Федеральной таможенной службы России к дорогим грузам значительно вырос. Для досмотра груз выгружается из контейнера полностью, а все издержки этой процедуры, включая повреждение доставляемых предметов, должен оплатить перевозчик. Не всякая логистическая компания готова к дополнительным тратам и объяснениям с заказчиком.

Что касается случаев повреждения ценного груза или его утери, то тут на помощь как клиенту, так и перевозчику приходят страховые компании. Как подчеркивают их представители, в ситуации, когда нападения на инкассаторов, сопровождающих ценные грузы, участились, клиентам не стоит полагаться только на меры безопасности. По словам начальника управления страхования грузов ОСАО «Ингосстрах» Андрея Ерофеева, позаботиться о возмещении потерь вследствие краж или разбойных нападений лучше заранее. «В данной ситуации уместно говорить не об отдельных видах страхования для вышеупомянутых товаров, а о специфических и уникальных страховых продуктах, разрабатываемых специалистами под конкретный проект, а то и отдельную перевозку»,— поясняет господин Ерофеев.

«Как правило, прежде, чем принимать на страхование ценный груз, страховщик внимательно изучает и проверяет заявленную страховую стоимость и методику оценки перевозимых ценностей»,— говорит заместитель генерального директора по продажам компании «ОРАНТА Страхование» Александр Кузнецов. По его словам, страховое покрытие по такого рода перевозкам базируется на условиях «От всех рисков» и покрывает все время перевозки. В некоторых случаях, таких как страхования предметов искусства, возможно включать в страховое покрытие и экспонирование данных предметов.

Что касается возмещения ущерба, то, по информации господина Кузнецова, если в результате страхового случая груз утрачен полностью, клиенту будет возмещена полная страховая стоимость груза за вычетом франшизы, если по договору страхования франшиза применялась. «Если же мы говорим о повреждении груза, то в данном случае речь может идти или о частичном страховом возмещении, или об оплате со стороны страховщика восстановительных или реставрационных работ»,— подчеркивает эксперт. Размер этой суммы призвана определить комиссия независимых экспертов.

Вооруженная охрана обеспечивает сохранность ценных грузов до начала и после окончания транспортировки. Но никто не застрахован от форс-мажорных обстоятельств в пути, будь то вооруженное ограбление или незапланированный осмотр на таможне, приведший к повреждению перевозимых ценностей. Поэтому лучше заранее оформить страховку и иметь координаты независимых экспертов, которых можно привлечь для урегулирования спорных вопросов.

Мария Карнаух

На границу

таможенный союз

(Окончание. Начало на стр. 17)

В скандал вмешалась даже губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, выступившая с критикой действий ФТС. А начальник аналитического управления ФТС Владимир Ивин, комментируя московский скандал, признавался, что на руководство службы оказывалось колоссальное давление со стороны участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД), пытавшихся через федеральные органы власти повернуть ситуацию вспять. Однако ни Валентина Матвиенко, ни влиятельные лоббисты из бизнеса не смогли ни отменить, ни хотя бы отсрочить реализацию принятых решений. Видимо, жесткая позиция ФТС и контроль исполнения принятых решений сверху окончательно убедили импортеров и экспортеров в том, что проект переноса все же будет реализован. Бизнес, судя по всему, сдался, а таможенники продолжают последовательное воплощение в жизнь своих планов. Например, в январе прекратил существование ряд подразделений в Московской области, которые теперь объединены в Московскую областную таможню. При этом было ликвидировано 19 постов, то есть более половины. Продолжается аналогичная работа и на северо-западе: структура местных органов уже сокращена на 7 постов, до конца года такая же судьба ждет еще 17 подразделений.

Участникам ВЭД, которые работают на «приговоренных» объектах, ФТС рекомендует заблаговременно скорректировать логистические цепочки, а также обдумать возможность применения упрощенных таможенных процедур — предварительного, удаленного электронного декларирования и других новых технологий.

Самое интересное заключается в том, что и транспортно-логистические терминалы (ТЛТ) в приграничных регионах, которые обещала таможня и в появление которых не верил частный бизнес, и в самом деле растут как грибы после дождя. Не проходит и месяца, чтобы ФТС не сообщила об открытии очередного ТЛТ, чаще всего на границе с Финляндией, странами Балтии или Украиной. По данным Северо-Западного таможенного управления (СЗТУ), в 2010 году рассмотрено 70 пакетов документов инвесторов на строительство таможенно-логистических терминалов в приграничных регионах, материалы 37 инвесторов признаны соответствующими Концепции. Построено уже примерно 30 терминалов из запланированных 50, причем через них проходит 90% товаропотока. «Ситуация с переносом таможенного оформления на границу относительно стабилизировалась. Стало понятно, что ФТС, по крайней мере, в среднесрочной перспективе будет последовательно сокращать возможности таможенного оформления внутри страны и создавать условия для проведения таможенных операций на границе. Бизнес воспринял сигнал, и наиболее рискованные пытаются на этом заработать»,— полагает руководитель рабочей группы экспертного совета по таможенному регулированию Государственной думы РФ Константин Пискун.

Обращает на себя внимание следующее: около половины всех проектов принадлежат ФГУП РОСТЭК — структуре, находящейся в подчинении ФТС. Многие участники рынка утверждали, что реформа нацелена в том числе на передел рынка в пользу этой структуры. Так или иначе, усиление позиций РОСТЭКа налицо. Кроме того, часть объектов, отнесенных к достижениям в ходе реализации Концепции, на самом деле имеет к ней косвенное отношение. Скажем, СЗТУ недавно сообщило об открытии таможенного поста в порту Усть-Луга, отметив, что он обустроен в рамках мероприятий по переносу операций на границу. Но порт строится с 1992 года и таможня там появилась бы в любом случае. Сколько таких «достижений», когда компании собирались строить складские комплексы возле границы и это вписалось в Концепцию, сказать сложно, но их, очевидно, немало.

Алексей Стригин