

КОГДА СОГЛАСЬЕ ЕСТЬ В ТОВАРИЩАХ

ТРАНСПОРТ

«Однажды лебедь, рак да щука везти с поклажей воз взялись...» Что из этого ничего хорошего не вышло, мы помним с начальных классов. Современный менеджер скажет: причина в том, что эти три «перевозчика» не были связаны в единую транспортно-экспедиционную систему.

Вершиной таких систем сегодня можно считать транспортно-логистические интермодальные комплексы. Несмотря на сложность этого термина, на русский язык он переводится довольно просто. Логистика — современная наука о наиболее эффективной транспортировке и экспедировании грузов, а логистическая служба та, которая максимально освобождает грузоотправителя или грузополучателя от всех бюрократических процедур, забот по приемке, растаможиванию, страхованию, декларации, иному документальному оформлению и сопровождению грузов «от двери до двери». Мультимодальный транспортный комплекс — это скоординированные в одну систему «лебедь, рак и щука», он располагает любыми видами транспорта, необходимыми для отправки груза самым выгодным путем: автомобильным, водным, железнодорожным, воздушным.

В портах Гамбурга и Роттердама, а теперь уже Одессы и Петербурга работают такие интермодально-логистические фирмы. Вы вручаете им товар, платите нужную сумму, а дальше ее экспедиторы сами с помощью информационной системы и компьютеров выбирают наиболее экономичный или наиболее быстрый, если таково ваше желание, способ перевозки вашего груза, допустим, в Ярославль. И какие бы изменения ни происходили в таможенных барьерах, в налогах — это уже не ваша головная боль, а только фирмы, которой доверен груз.

Меры по организации такого комплекса разработаны и у нас в области. Рабочую группу по созданию региональной программы развития Ярославского транспортного узла возглавил первый заместитель губернатора области Владимир Ковалев.

ЯРОСЛАВСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ ЗАЩИТЫ

— Насколько актуальны в провинции предлагаемые меры по созданию транспортно-экспедиционного комплекса современного европейского уровня?

— Это единственный способ максимально использовать географическое положение Ярославля для увеличения грузооборота всех транспортных организаций области, — считает один из членов рабочей группы, генеральный директор ЗАО «Межав-

тотранс» Роберт Иванович Бестаев — руководитель одного из крупнейших в России автотранспортных предприятий международных и международных перевозок с парком большегрузных автомобилей в 300 единиц и мощным складским комплексом.

До 1990 года налоги, уплачиваемые транспортниками, составляли 20 процентов областного бюджета. Сегодня лишь треть из общего объема перевозки грузов Ярославской области в международном и междугородном направлениях осу-



Сейчас бизнес перевозок на маршруте Европа — Восточная Азия оценивается в 600 млрд. долларов в год. Россия имеет в этом бизнесе всего один процент.

ществляется ярославскими перевозчиками. Соответственно в три раза снизились и налоговые поступления. Рынок транспортных услуг все больше захватывают иностранные перевозчики и транспортники из других регионов. Между тем область могла бы стать одним из самых оживленных транспортных узлов России. Для этого достаточно взглянуть на карту.

Ярославль — крупнейший на Волге речной порт. Через него проходят крупные автомобильные дороги: Москва — Холмогоры, связывающая столицу с российским Севером и портами Белого моря, удобные автотрассы на Кострому, Иваново, Петербург, в регионы Предуралья, Сибирь и на Дальний Восток.

В Ярославле сосредоточено управление Северной железной дороги, связывающей его с Москвой и Северной столицей, Архангельском и республикой Коми, Сибирью и самыми восточными окраинами России.

Аэропорт «Туношна», расположенный в 18 километрах от Ярославля и всего в 300 километрах от Москвы, может служить выгодным пунктом перевозки грузов с автомобилем и речных судов, железнодорожных вагонов в самые отдаленные или труднодоступные регионы, снять напряжение с перегруженных столичных аэропортов.

Но, к сожалению, при вхождении в рынок ярославский транспортный комплекс не сумел выгодно использовать эти преимущества, сделать перевозки доходной статьей экономики области.

— Я уже руководил автопредприятием, — рассказывает Роберт Бестаев, — когда существовала определенная централизованная система управления транспортно-экспедиционными предприятиями. Координация перевозок наиболее рациональными маршрутами и видами транспорта осуществлялась ад-

министративным путем. И удавалось снижать порожние рейсы, улучшать использование автомобилей, вагонов, судов, снижать время на переработку грузов. После развала СССР вся эта система рухнула. Разорвались связи между предприятиями в разных республиках, свернулось до минимального грузооборот. А когда заводы заработали, вновь скоординировать

работу грузоотправителей, транспортников и грузополучателей было уже некому. Место прежних, крупных транспортно-экспедиционных служб заняли частные, так называемые домашние диспетчерские службы. Сначала несколько тысяч таких частных транспортных бюро, работающих по объявлениям, создались в Москве, сегодня и в Ярославле их несколько сот. Они решают узкие задачи и никаких правил, технических условий при этом не соблюдают, нередко и налогов не платят. К сожалению, наши соседи: Белоруссия, Эстония, Латвия, Литва — раньше заполнили вакуум на рынке перевозок в России и в короткий срок создали мощные транспортные системы, включающие все виды перевозок: наземные, воздушные, водные. Максимально упрощая для клиентов процедуру транспортировки грузов, они перетянули на себя грузопотоки, которые традиционно были нашими. Затем крупные транспортно-экспедиционные фирмы создали москвичи. И теперь 70 процентов грузов Ярославской области возят перевозчики других стран и регионов. В результате некоторые из тех ярославских предприятий, с которыми мы всегда имели договор, например ЯЭМЗ, предпочитают обращаться не к нам, а к московским или иностранным перевозчикам, даже когда мы предлагаем более выгодные условия.

В отличие от иностранных, наши службы будто нарочно преследуют цель отбить охоту возить грузы российским транспортом.

Генеральный директор Ярославского речного порта Николай Васильевич Луцков рассказал, что в 1996 году в Ярос-

лавле уже был по опыту Германии создан логистический комплекс «Логтранс», в котором были задействованы железнодорожники, судовладельцы, портовики и автомобильисты «Межавтотранса». Речной порт организовал таможенный пост, взяв на себя обязанности растаможки грузов, соорудил контейнерную площадку, приобрел технику для обработки контейнеров и сами морские контейнеры.

Возили из Греции табак, из Ярославля в Гамбург технический углерод, оттуда в Екатеринбург кока-колу и другие крупные партии товаров. Дело пошло с выгодой для всех участников.

— Я думал, нас поддержат на всех уровнях, и транспортно-экспедиционные фирмы европейского уровня станут расти и развиваться, — вспоминает Николай Луцков, — но в 1998 году вся эта система рухнула только из-за меркантильных интересов нашей Балтийской таможни в Петербурге. Они настояли, чтобы грузы, прибывающие в Петербургский порт, проходили таможенный досмотр у них, а не в Ярославле. А это разрушало всю линию непрерывной доставки контейнеров из Германии на Волгу и далее. Затем грянул дефолт, надолго оборвавший экономические связи области с зарубежьем. Теперь, как все транспортные организации, мы страдаем от отсутствия постоянных и крупных грузопотоков. Естественно, что создание интермодального комплекса будет способствовать лучшей загрузке порта, более тесной совмест-

дательстве перевозчиков, речников и авиаторов.

Сейчас мы работаем каждый за себя. На первом плане у нас частник-перевозчик со своей машиной или суденышком, потому что сегодня у предприятий нет больших денег в обороте, а следовательно, и больших объемов отгрузок. Например, нам, чтобы корабль отправить в Италию, нужно судоходной компании заплатить два с лишним миллиона долларов. Потом все окупится сторицей. Но ни одному предпринимателю нашей области в частном порядке не поднять такие стартовые затраты. Нужна координация интересов разных грузоотправителей, разных перевозчиков, поддержка кредитных организаций. Для этого в рамках мер по созданию транспортно-логистического интермодального комплекса мы будем создавать систему отгрузки. Тарно-штучные грузы будем возить в контейнерах. И не просто в контейнерах, а в сорокатонных (сорокафутовых), в которых до 90 процентов грузов транспортируется по всему миру. Дело в том, что по экономичности доставки сейчас с автомобилем может конкурировать только контейнер. Его легко установить и на палубу судна, и на железнодорожную платформу, и на седельный тягач, поднять на борт транспортного самолета. Нужно создавать систему контейнеровозов. У нас в порту есть хорошие причалы, но нет контейнерных перегружателей, сорокатонных погрузчиков и самих контейнеров. Пока был спад в перевозках по всей России, морские контейнеры разползлись по дачам и рынкам. Но Череповец и Абакан их производят.

РУССКИЙ БЮРОКРАТ РОССИЯНИНУ НЕ БРАТ

Выймают ярославцев с рынка перевозок более организованные транспортные фирмы Польши, Германии, другие европейцы. Зная, что российский рынок транспортных услуг большой, правительства этих стран создали им лучшие условия по налогам и сборам, чем российским перевозчикам. Получают они и административную поддержку своих государств через службы госавтоинспекции, дорожной инспекции, таможенные, экологические, санитарные... А транспорт других госу-

дарств заставляют соблюдать все без исключения правила, установленные внутренними и международными законами. И, разумеется, больше половины нашего транспорта не подходит под эти требования.

Для россиян установлены высокие сборы просто за въезд в страну. Роберт Иванович привел такой пример. Чтобы пересечь границу Белоруссии и до-

ехать до Минска, каждый из его водителей платит 1600 рублей. В отличие от иностранных, все те же наши службы будто нарочно преследуют цель отбить охоту возить грузы российским транспортом.

Генеральный директор Ярославского речного порта Николай Васильевич Луцков рассказал, что в 1996 году в Ярос-

лавле уже был по опыту Германии создан логистический комплекс «Логтранс», в котором были задействованы железнодорожники, судовладельцы, портовики и автомобильисты «Межавтотранса». Речной порт организовал таможенный пост, взяв на себя обязанности растаможки грузов, соорудил контейнерную площадку, приобрел технику для обработки контейнеров и сами морские контейнеры.

Возили из Греции табак, из Ярославля в Гамбург технический углерод, оттуда в Екатеринбург кока-колу и другие крупные партии товаров. Дело пошло с выгодой для всех участников.

— Я думал, нас поддержат на всех уровнях, и транспортно-экспедиционные фирмы европейского уровня станут расти и развиваться, — вспоминает Николай Луцков, — но в 1998 году вся эта система рухнула только из-за меркантильных интересов нашей Балтийской таможни в Петербурге. Они настояли, чтобы грузы, прибывающие в Петербургский порт, проходили таможенный досмотр у них, а не в Ярославле. А это разрушало всю линию непрерывной доставки контейнеров из Германии на Волгу и далее. Затем грянул дефолт, надолго оборвавший экономические связи области с зарубежьем. Теперь, как все транспортные организации, мы страдаем от отсутствия постоянных и крупных грузопотоков. Естественно, что создание интермодального комплекса будет способствовать лучшей загрузке порта, более тесной совмест-

дательстве перевозчиков, речников и авиаторов.

Сейчас мы работаем каждый за себя. На первом плане у нас частник-перевозчик со своей машиной или суденышком, потому что сегодня у предприятий нет больших денег в обороте, а следовательно, и больших объемов отгрузок. Например, нам, чтобы корабль отправить в Италию, нужно судоходной компании заплатить два с лишним миллиона долларов. Потом все окупится сторицей. Но ни одному предпринимателю нашей области в частном порядке не поднять такие стартовые затраты. Нужна координация интересов разных грузоотправителей, разных перевозчиков, поддержка кредитных организаций. Для этого в рамках мер по созданию транспортно-логистического интермодального комплекса мы будем создавать систему отгрузки. Тарно-штучные грузы будем возить в контейнерах. И не просто в контейнерах, а в сорокатонных (сорокафутовых), в которых до 90 процентов грузов транспортируется по всему миру. Дело в том, что по экономичности доставки сейчас с автомобилем может конкурировать только контейнер. Его легко установить и на палубу судна, и на железнодорожную платформу, и на седельный тягач, поднять на борт транспортного самолета. Нужно создавать систему контейнеровозов. У нас в порту есть хорошие причалы, но нет контейнерных перегружателей, сорокатонных погрузчиков и самих контейнеров. Пока был спад в перевозках по всей России, морские контейнеры разползлись по дачам и рынкам. Но Череповец и Абакан их производят.

К счастью, наши предложения услышаны. Ярославский речной порт включен в федеральную программу развития

российского транспорта. В соответствии с ней в порту будет строиться контейнерный терминал, который вместе с создаваемым в области транспортным комплексом позволит часть функций распределителя грузов с Москвы отвлечь на Ярославль и доставлять их «от двери до двери».

— Волга — старинный торговый путь из Европы в Азию. Сейчас бизнес перевозок на маршруте Европа — Восточная Азия оценивается в 600 млрд. долларов доходов в год. Россия, при наличии Транссибирской магистрали, имеет в этом бизнесе всего один процент. Европейские государства предпочитают возить массовые грузы в Азию и обратно через Суэцкий канал и Индийский океан за 25 — 30 суток. Через Россию провезти вдвое быстрее. Это колоссальные доходы, которые уходят у нас из-под носа только из-за того, что в России мало крупных транспортно-экспедиционных фирм международного уровня.

— Волга — старинный торговый путь из Европы в Азию. Сейчас бизнес перевозок на маршруте Европа — Восточная Азия оценивается в 600 млрд. долларов доходов в год. Россия, при наличии Транссибирской магистрали, имеет в этом бизнесе всего один процент. Европейские государства предпочитают возить массовые грузы в Азию и обратно через Суэцкий канал и Индийский океан за 25 — 30 суток. Через Россию провезти вдвое быстрее. Это колоссальные доходы, которые уходят у нас из-под носа только из-за того, что в России мало крупных транспортно-экспедиционных фирм международного уровня.

Необходимые подготовительные работы по созданию ТЛИК уже ведутся в аэропорту «Туношна», речном порту, на базе транспортно-экспедиционного предприятия «Межавтотранс». Готовится договор о создании комплекса по перевалке леса через Ярославский речной порт на итальянский Триест. Созданы условия для того, чтобы предприятия нашей и соседних областей, пользующиеся для экспорта и импорта авиаперевозками, могли доставлять грузы на таможенный пункт пропуска аэропорта «Туношна». Изучаются возможности сотрудничества с крупными российскими и зарубежными транспортно-экспедиционными компаниями с целью увеличения грузооборота через Ярославский транспортный узел.

Крыловские лебедь, рак и щука не смогли везти воз с поклажей, так как в товариществе согласия не было. ТЛИК — возможность такого согласия и взаимовыгодного сотрудничества.

«МИМО НОСА НОСЯТ ЧАЧУ, МИМО РОТА АЛЫЧУ»

Ярославские транспортники могут на этом пути стать одним из главных перевозчиков.

Для этого в рамках реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России на 2002 — 2010 годы» губернатором области в этом году издано постановление по организации транспортно-логистического интермодального комплек-

са (ТЛИК) и разработке региональной программы по дальнейшему развитию Ярославского транспортного узла, его интеграции в международные транспортные коридоры.

План создания такого комплекса на 2003 — 2006 годы предусматривает на первых порах более интенсивное освоение ярославцами транспортных коридоров: второго (Берлин — Варшава — Минск — Москва) и девятого (Хельсинки — Петербург — Москва — Псков — Витебск — Киев — Любашевка), а затем и азиатского направления.

— Конкретная работа по осуществлению проекта уже ведется, — рассказал секретарь рабочей группы, эксперт секретариата первого заместителя губернатора области Сергей Иванович Беляевский. — План мероприятий согласован и поддержан всеми участниками ТЛИК: автотранспортниками, железнодорожниками, речниками, авиаторами «Туношны», таможенниками, банковскими структурами. При облтранском создан аналитический центр, который изучает существующие грузообразующие направления, чтобы выделить из них 2 — 3 с целью отработки технологии мультимодальных перевозок.

У этого центра — важнейшая роль для успешного старта проекта. Предстоит выявить грузопотоки, которые могли бы стать более выгодными грузоотправителям: допустим, несрочные грузы можно перебросить на более дешевой речной транспорт и наоборот, срочные — на воздушный. И вообще, понять, кто у нас «мимо носа носит чачу, мимо рта алычу» и где ярославские перевозчики теряют очевидные заработки, отдавая груз чужим транспортникам.

Уже в этом году членам рабочей группы — транспортникам предстоит совместными усилиями создать транспортно-экспедиционное коммерческое предприятие, обладающее развитой инфраструктурой и заинтересованной в развитии логистической системы как своего самостоятельного бизнеса. А на будущий год предстоит через облдуму провести ряд местных нормативных актов, которые бы создавали для наших грузоперевозчиков льготные и даже дотационные условия в сравнении с их коллегами из других регионов России и зарубежья. При этом всю тяжесть налоговой и иной нагрузки возьмут на себя гостицы, торговля, развлекательный комплекс, ведь их оборот товаров и услуг будет расти пропорционально росту грузопотока через область.

Необходимые подготовительные работы по созданию ТЛИК уже ведутся в аэропорту «Туношна», речном порту, на базе транспортно-экспедиционного предприятия «Межавтотранс». Готовится договор о создании комплекса по перевалке леса через Ярославский речной порт на итальянский Триест. Созданы условия для того, чтобы предприятия нашей и соседних областей, пользующиеся для экспорта и импорта авиаперевозками, могли доставлять грузы на таможенный пункт пропуска аэропорта «Туношна». Изучаются возможности сотрудничества с крупными российскими и зарубежными транспортно-экспедиционными компаниями с целью увеличения грузооборота через Ярославский транспортный узел.

Крыловские лебедь, рак и щука не смогли везти воз с поклажей, так как в товариществе согласия не было. ТЛИК — возможность такого согласия и взаимовыгодного сотрудничества.

Крыловские лебедь, рак и щука не смогли везти воз с поклажей, так как в товариществе согласия не было. ТЛИК — возможность такого согласия и взаимовыгодного сотрудничества.

Крыловские лебедь, рак и щука не смогли везти воз с поклажей, так как в товариществе согласия не было. ТЛИК — возможность такого согласия и взаимовыгодного сотрудничества.

Андрей СОЛЕНИКОВ