

# ПРОДЛЕНИЕ СРОКОВ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ, НАХОДЯЩИХСЯ ПОД ТАМОЖЕННЫМ КОНТРОЛЕМ



**ПАВЕЛ  
НОВИКОВ**  
ФГБОУ ВПО  
«Московский  
государственный  
университет  
путей  
сообщения»,  
аспирант

**Железнодорожные перевозки имеют критическое значение для российской экономики. В начале 90-х годов XX века, по данным Росстата, 70% наземных грузоперевозок и 40% общественных пассажирских перевозок обеспечивались железными дорогами.**

После распада Советского Союза для российской железнодорожной индустрии начались тяжелые времена, которые сопровождалась падением объемов грузоперевозок, увеличением доли рынка убыточных пассажирских перевозок, ростом финансовых потерь, нарастанием износа основных фондов и резким снижением эксплуатационной производительности. Чтобы преодолеть эти трудности, правительство разработало масштабную реформу железнодорожного транспорта и железнодорожных перевозок.

Одна из основных задач реформирования — создание конкурентной среды на рынке железнодорожных перевозок для повышения качества транспортной услуги и снижения ее стоимости. На данный момент большая часть грузового вагонного парка приписки Российской Федерации является частной, и работа парка не скоординирована. Постоянно идут дискуссии о консолидации управления парком [1]. Это связано с тем, что инфраструктура не рассчитана на работу с частным парком с несколькими центрами диспетчеризации. Как и на любом рынке с большим количеством участников, в сфере железнодорожных перевозок процесс консолидации и укрупнения идет, но если этот процесс затянется, пропускные способности и без того перегруженной инфраструктуры могут не выдержать. В итоговом докладе Института проблем естественных монополий [2] подчеркиваются отрицательные результаты преобразования железнодорожного транспорта: рост себестоимости перевозок; наличие «лишних вагонов» на сети, за которые грузоотправители переплачивают частным компаниям вследствие роста тарифов;

перегруженность инфраструктуры; сохранение дефицита вагонов под перевозку и другие.

Согласно изменениям и дополнениям в приказ ФСТ России от 06.12.2011 № 316-т/1 «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «РЖД», с 1 ноября 2012 года будут унифицированы тарифы на порожний пробег универсальных собственных (арендованных) полувагонов и платформ независимо от класса и рода ранее перевозимых грузов. Как предполагается, это позволит решить наиболее острые вопросы, такие как сокращение порожнего пробега вагонов, создание условий для сокращения среднесетевого расстояния передислокации порожнего вагона на станции погрузки, сокращение встречных порожних вагонопотоков.

Но прежде чем определить результаты принятия унификации порожнего пробега (для отдельных видов подвижного состава), необходимо оценить потери ОАО «РЖД» от снижения эксплуатационных показателей и нарушения управляемости парка.

Участившиеся случаи нарушения сроков доставки грузов по указанным выше причинам привели к росту числа претензионных требований к владельцу инфраструктуры со стороны грузоотправителей и грузополучателей. За 2011 год предъявлено 126,3 тыс. претензий на сумму 7258,1 млн руб. (из них 93,1 тыс. претензий (73,6%) на сумму 3272,5 млн руб. (45,1%) приходится на доставку порожних собственных вагонов). Удовлетворена 41,8 тыс. претензий на сумму 2074,3 млн руб. Количество предъявленных претензий возросло в 2,7 раза по сравнению с 2010 годом, сумма требований возросла в 2,9 раза [3].

Согласно статье 97 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, «...за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов контейнеров перевозчик уплачивает пени...».

Инфраструктурных мощностей не хватает. Это является причиной не только недофинансирования со стороны государства и самой компании ОАО «РЖД», но и технологического отставания и несогласованности этапов реформы и пропускной способности железных дорог. При возникновении нарушений в работе на одной из дорог эффект, как по цепи, передается на всю сеть. Это может стать серьезным препятствием на пути укрепления позиций государства в разрезе торгово-экономических отношений с другими странами.

В целом по сети (2011 год по отношению к 2010 году), согласно базе данных ГВЦ, последствиями нарушений в технологии управления вагонопотоками стали:

- количество поездов, не принятых железнодорожными станциями в пути следования, увеличилось почти в 30 раз;

## АННОТАЦИЯ

В данной статье рассматривается проблема продления сроков доставки грузов, находящихся под таможенным контролем, при перевозках железнодорожным транспортом в условиях преобладания частного парка вагонов.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Сроки доставки, информационные системы, частный парк вагонов.

## ANNOTATION

This article addresses the problem of extending the time of delivery of goods under customs control for rail transport in the predominance of the private wagons.

## KEYWORDS

Delivery time, information systems, private wagons.

- количество бросаний поездов по причине отсутствия локомотива увеличилось в 19,8 раз, а суммарная продолжительность простоя в часах по данной причине увеличилась в 25,6 раз;
- штрафы за задержку подачи/уборки подвижного состава с мест погрузки/выгрузки (ст. 100, Транспортный устав железных дорог Российской Федерации (далее — УЖДТ) [4]) увеличились на 32,2%;
- количество признанных случаев невыполнения принятой заявки на перевозку грузов железной дорогой (ст. 17, 94 УЖДТ) увеличилось в 3,3 раза, а выплаченные суммы — в 4,3 раза.

Создание Таможенного союза [5], включающего Российскую Федерацию, Белоруссию и Казахстан, предполагает увеличение транзитного грузопотока, особенно на направлении Европа—Китай [3], и, как следствие, должно вырасти число грузов, находящихся под процедурой таможенного транзита. Нарушение сроков таможенного транзита влечет за собой ответственность в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП). В 2011 году выплаты



в связи с нарушениями по наиболее распространенным статьям КоАП увеличились на 33%.

В 2011 году был принят ряд мер по оптимизации работы отрасли в сфере грузовых перевозок для сокращения встречного порожнего вагонопотока. Приказ Минтранса России № 258 регламентировал возможный отказ со стороны перевозчика на заадресовку порожних вагонов без конкретных заявок на погрузку в данные вагоны [6]. Также было решено повысить уровень маршрутизации за счет укрупнения попутных порожних вагонопотоков.

Административная ответственность перевозчика (ОАО «РЖД») наступает в соответствии с частью 2 статьи 16.6 КоАП РФ (за несообщение перевозчиком в ближайший таможенный орган о возникновении обстоятельств, препятствующих доставке товаров) и статьей 16.10 этого же документа (за несоблюдение установленного таможенным органом срока таможенного транзита).

На сегодняшний день выполнение пунктов 5 и 15 распоряжения № 663р вице-президента ОАО «РЖД» В.Н. Морозова от 31.03.2011 «Об утверждении регламента взаимодействия должностных лиц структурных подразделений и филиалов ОАО «РЖД» при возникновении препятствий к перевозке железнодорожным транспортом грузов, помещенных под процедуру таможенного транзита» в случаях временной остановки в пути следования поездов (или вагонов), помещенных под процедуру тамо-

женного транзита, затруднено из-за отсутствия информации о наличии указанных вагонов в справочных данных на дороге, а также об установленных сроках таможенного транзита.

Вскрытие пакета перевозочных документов в пути следования для выявления вагонов с грузами, следующими со сроками таможенного транзита, может стать причиной разъединения груза и документов, что недопустимо.

Информация о сроке таможенного транзита на дороге позволит принимать меры по исключению временной задержки в пути следования поездов без локомотивов с вагонами, помещенными под процедуру таможенного транзита.

На сети железных дорог Российской Федерации все станции, подключенные к сети передачи данных (далее — СПД) имеют доступ к Единой автоматизированной системе актово-претензионной работы в сфере коммерческих перевозок (далее — ЕАСАПР М). В системе есть информация о станции отправления и назначения, номере вагона (контейнера) и отправки, станции простоя, перевозимом грузе, причине остановки на простой и др. Если же в ЕАСАПР М будут содержаться данные о вагонах, находящихся под таможенным контролем, станет возможно в случае необходимости в автоматизированном режиме составить обращение в таможенный орган о продлении срока таможенного транзита и сократить штрафы. Информация об установленных сроках таможенного транзита содержится в Автоматизированной системе электронного взаимодействия между Федеральной таможенной службой России (далее — ФТС) и ОАО «РЖД» (далее — АС ЭВ ФТС).

В связи с отсутствием информационного взаимодействия систем АС ЭВ ФТС и ЕАСАПР М продление срока таможенного транзита затруднено.

При наличии указанного взаимодействия, в случае необходимости продления срока таможенного транзита система ЕАСАПР М направляет специальное сообщение — запрос в систему АС ЭВ ФТС. После принятия решения таможенным органом в систему ЕАСАПР М передается сообщение со следующим решением таможенного органа:

- при положительном решении (продление срока таможенного транзита) вагонам (контейнерам) продлевается срок таможенного транзита;
- в случае отказа в продлении срока временного ввоза действующий срок не меняется. Письменное изложение причин отказа оформляется работником местного таможенного органа и направляется в систему ЕАСАПР М.

Необходимость продления срока таможенного транзита определяется в момент возникновения обстоятельств, препятствующих перевозке, т.е. при составлении акта общей формы ГУ-23 ВЦ на задержку (простой) или по другой причине, повлекшей отставание подвижного состава с грузом, находящимся под таможенным контролем от движения.

Взаимодействие информационных систем АС ЭВ ФТС и ЕАСАПР М в технологическом процессе продления сроков доставки грузов, находящихся под таможенным контролем, позволит сократить расходы ОАО «РЖД» и в целом повысить качество транспортной услуги.

#### Библиографический список:

1. Хусаинов Ф.И. Управление вагонными парками: грядет революция // РЖД-Партнер. — 2010. — № 20(октябрь). — С. 34—38.
2. Саакян Ю.З. Итоговый доклад о результатах работы Экспертной группы (№ 18) «Реформа естественных монополий». — М.: Институт проблем естественных монополий, 2011. — С. 15—16.

3. Годовые отчеты ОАО «РЖД» за 2003–2011 годы [Электронный ресурс]. — Режим доступа. — [http://ir.rzd.ru/static/public/ir?STRUCTURE\\_ID=32](http://ir.rzd.ru/static/public/ir?STRUCTURE_ID=32) (дата обращения — 12.07.2012).
4. Федеральный закон от 08.01.1998 № 2-ФЗ (с изменениями от 06.07.2001) «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации».
5. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного

- союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕвразЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17) (ред. от 16.04.2010).
6. Приказ Минтранса России от 03.10.2011 № 258 «О внесении изменений в некоторые акты Министерства путей сообщения Российской Федерации». [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=16994](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=16994) (дата обращения — 02.06.2012).

## КОММЕНТАРИЙ

К СТАТЬЕ «ПРОДЛЕНИЕ СРОКОВ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ, НАХОДЯЩИХСЯ ПОД ТАМОЖЕННЫМ КОНТРОЛЕМ»



**НАТАЛИЯ  
РУДКОВСКАЯ**  
«ВСН-ТРАНЗИТ»,  
генеральный  
директор

### «ВОЗВРАТ ПОРОЖНЕГО КОНТЕЙНЕРА — ОСТРАЯ ПРОБЛЕМА»

Большинство коммерческих грузов идет в морских контейнерах до порта или дальше под таможенным транзитом до места таможенного оформления.

У морского и автомобильного транспорта проблем меньше, чем у железнодорожного. РЖД — отдельное государство, действующее по своим внутренним правилам. Контейнерные линии напрямую работают с РЖД, но они используют не желез-

нодорожные контейнеры, а площадки, на которые ставят свой контейнер.

Для морской линии контейнер — это оборудование, на котором зарабатываются деньги. Поэтому возврат порожнего контейнера — это всегда острая проблема, поскольку сверхнормативное использование контейнера стоит дорого, и эта стоимость увеличивается в прогрессии от времени использования.

В последние годы мы активно переходим на электронные средства учета и слежения за транспортом, таможенная служба внедрила и совершенствует электронное декларирование, поэтому железная дорога просто вынуждена разработать программы, совместимые с программами электронного декларирования и предварительного информирования. Об этом и хотел сказать автор статьи.

Так, например, скопление пустых контейнеров в определенном месте далеко от порта парализует работу линии. И морские линии совместно с РЖД практикуют сейчас создание специального состава до какого-то конкретного пункта, где есть возможность взять груз в обратный путь и таким образом наполнить свой контейнер и вернуть в порт.

МАГАЗИН.  
ЛОГИСТИКА.  
СКЛАД

7-9 ноября 2012

Межрегиональная специализированная выставка оборудования и технологий для магазинов, складов и логистических центров, а также услуг в сфере логистики



Официальная поддержка  
Министерство развития  
предпринимательства и  
торговли Пермского края  
Администрация города Перми  
Пермская торгово-  
промышленная палата



Выставочный центр  
**ПЕРМСКАЯ  
ЯРМАРКА**

Место проведения  
Специализированный  
выставочный комплекс  
«Пермская ярмарка»

614077, Россия, Пермь,  
бульвар Гаттарина, 65  
(+7 342) 262-58-58  
[www.exporperm.ru](http://www.exporperm.ru)

Время работы выставки  
7 ноября: 12.00-18.00  
8 ноября: 10.00-18.00  
9 ноября: 10.00-15.00