



ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА: СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

В статье исследованы возможности России в решении задач логистики, прежде всего в рамках развития транснациональных проектов, кооперации видов транспорта в смешанном сообщении и выявления их конкурентных преимуществ, а также путем развития современных мультимодальных транспортных узлов, использования экономико-географических особенностей регионов. Сделана попытка показать, каким образом развитие международных транспортных коридоров отражается на развитии отдельных территорий на примере континентального и пограничного регионов.

Современное состояние мировой транспортной логистики. Современной тенденцией развития и совершенствования транспортной системы стало распространение логистики, логистического управления, т. е. всего комплекса услуг по быстрой и качественной доставке товаров. Возросшая стоимость факторов производства, в частности рабочей силы, инфраструктуры во многих странах приводит к неэффективности производства на национальном уровне и способствует переводу его в другие страны. Определяющей стратегией деятельности на мировых рынках является четкость и высокая скорость оформления сделок. Иными словами, ключевым моментом деятельности в развитых обществах становится усиливающаяся роль логистики.

В число факторов, определяющих конкурентоспособность продукции, помимо цены входит организация быстрых поставок, и это нередко оказывается важнее цены. Отсутствие гарантии на своевременную доставку продукции приводит к отказу от сделок независимо от прочих условий, в том числе ценовых. Произошла смена акцентов в рыночном спросе с более низких цен и значительных запасов продукции на фактор времени, широкую номенклатуру продукции, качественные показатели. Конкурентные преимущества компаниям дает логистическое управление, т. е. полный пакет услуг при сопровождении товара, включающее также информацию о состоянии, местонахождении товара в реальный момент времени. При этом стоимость услуги (продукции) возрастает из-за отсутствия или задержки информации.

Исчерпание потенциала эффективности многих отраслей объясняется значительным временным интервалом между добычей сырья и реализацией продукции. Так, в промышленности стран Западной Европы он составляет около 2% общего времени производства, на транспорте – 5, оставшиеся 93% приходятся на различные стадии хранения и переработки [1]. Логистическая цепочка позволяет преодолеть разрыв, интегрируя в общий производственный процесс транспортно-закупочную функцию.

Компании – поставщики услуг для экономии капитала, снижения рисков и убытков находят новые формы взаимоотношений с клиентурой. Расширяется практика привлечения внешних поставщиков, что позволяет получить быстрый доступ к новым рынкам в любой точке земного шара, лучше адаптироваться к местной специфике, связанной с таможенным регулированием, национальным законодательством. Тенденцию последнего времени определяет формирование устойчивой базы клиентуры с предсказуемым потоком продукции, установление стратегических отношений с меньшим числом партнеров. Тем не менее торговые и

промышленные компании предпочитают сотрудничество с глобальными поставщиками логистических услуг.

Снижению расходов и повышению уровня обслуживания способствует использование смешанных перевозок грузов разными видами транспорта. Так, если груз, уже находящийся в пути, требуется доставить в более короткие сроки, то его могут снять, например, с судна в ближайшем порту и передать на воздушный или железнодорожный транспорт. По мере развития транснациональных корпораций все большее значение приобретают перевозки в смешанных сообщениях, включенных в международную логистическую систему, наиболее распространенный их вариант – железнодорожно-водное. При таком сообщении грузоотправитель не только освобождается от перевалки грузов, но и выигрывает в экономии на сквозном тарифе, более низком, чем суммарный тариф на многих видах транспорта. Так, размер тарифа на перевозку 20-ти- и 40-футового контейнеров установлен таким, чтобы он был конкурентоспособен для клиентуры на разных концах транспортных коридоров, например, в Финляндии, Центральной Европе, Японии. Во многих смешанных сообщениях операторами являются договорные перевозчики-экспедиторы, перевозящие грузы по индивидуальным фрахтовым ставкам, но на основе единого перевозочного документа. В будущем возможно объединение в один сервис судоходства по рекам Рейн, Дунай, Днепр, Дон, Волга с единым перевозочным документом.

Роль других видов транспорта помимо традиционного морского (фрахтовый рынок) возросла примерно на 10%. Пропорционально увеличилась и цена транспортно-экспедиционного обслуживания. Современные требования к доставке товара «от двери к двери» и «точно в срок» подразумевают также разумную цену этой услуги, в которую кроме цены услуг смешанных сообщений входят вознаграждение за использование средств передачи, обмен коммерческой информацией, оплата аренды контейнеров, оплата консолидации грузов в контейнерной партии и их деконсолидации, плата за хранение и распределение товаров [2]. При этом главное требование коммерческого, в том числе транспортного маркетинга, – максимальное снижение транспортных издержек и обеспечение экологической безопасности транспорта.

Прогнозирование спроса и предложения на транспортном рынке, несмотря на развитие маркетинговой стратегии, становится все более сложным процессом. Общие тенденции могут резко измениться, как, в частности, произошло после крушения танкера «Эрика» в 1999 г. Международная морская организация ввела тогда повышенные требования, сняв с рынка около 4% стареющего флота. В выигрыше оказались те судовладельцы, которые при общем высоком спросе в конце 90-х годов на наливной тоннаж переориентировались на строительство дорогостоящих танкеров с повышенными экологическими характеристиками.

Рост общего грузооборота транспорта соответствует росту мировой торговли. В 2000 г. он составил 4,6% по сравнению с 1999 г., вызвав бум в судостроении со сроками исполнения заказов до 2004 г. на специализированный флот: крупнотоннажные танкеры, балкеры, контейнеровозы. Однако в последующие два года отмечено снижение темпов роста мировой экономики: в 2001 г. – на 2%, в 2002 г. – на 1%. В результате проявилось несоответствие между спросом на тоннаж и его предложением, усилившееся вследствие растущего строительства торгового флота при резком (в 3 раза) падении фрахтовых ставок.

Транспортная составляющая цены во внешней торговле зависит не только от соотношения спроса на морской тоннаж на фрахтовом рынке и его предложения, но и направлений перевозок. Так, ставки на переработку грузов металлургического

комплекса составляют 4-5 долл. в портах Балтии и Дальнего Востока, 7-9 долл. в портах Южного бассейна, а в целом диапазон ставок колеблется от 10 до 36 долл./т.

С глобализацией экспедиторского обслуживания, контролирующего 2/3, а в авиации более 90% отправок грузов, складываются унифицированные международные тарифы на транспортные услуги.

Логистическая транспортная цепочка, т. е. схема доставки товара, может иметь вид прямого транзита, сбыта товаров через систему складов или создания сборочного предприятия в стране реализации продукции. В оценку входят не только прямые транспортные расходы по вариантам доставки, но и сбытовые, издержки внутриотраслевой конкуренции и по зонам дублирования операций, затраты сборочного предприятия. В ряде портов и на внутренних терминалах применяются местные региональные тарифы: за хранение грузов, терминальное обслуживание транспортных средств и контейнеров, экспедиционные услуги.

В глобальных логистических сетях происходит концентрация грузопотоков по оптимальным направлениям. Всего на земном шаре около 80 международных транспортных коридоров (МТК), по которым осуществляется основная часть перевозочной деятельности в мире. Ведущую роль в формировании глобальных сетей играет европейский рынок, имеющий огромный потенциал. По оценкам экспертов, за последние 25 лет внутренние грузовые перевозки в Западной Европе увеличились в 2 раза. В рамках ЕС формирование новых транзитных транспортных магистралей осуществляется на основе Трансевропейской транспортной сети (TEN).

В основе концепции ее развития – принцип интеграции различных видов транспорта в мультимодальную транспортную сеть, которая при расширении на Восток (прежде всего в Россию) соединяется с транспортными сетями третьих стран.

Приоритетным направлением развития МТК является обеспечение транзитных перевозок грузов, т. е., по-существу, экспорт транспортных услуг. Набор их постоянно расширяется по мере повышения уровня развития национальной транспортной системы. Транзитные государства должны создавать необходимые условия для перемещения товаров, гарантировать целевую перевозку. Эффективность транзитных перевозок, обеспечиваемая логистикой, складывается из множества качественных параметров: сокращения транзитного времени, снижения затрат на перевозку, оптимизации тарифов, сохранности грузов, обеспечения безопасности перевозок, соблюдения экологических требований и др.

Региональный аспект развития транспортной логистики в России. В условиях современной России решение задач логистики осложняется тем, что более 80% объема транспортной работы приходится на железнодорожный транспорт, между тем в мировой системе доставки товаров 60% внешнеторговых сделок заключается с привлечением морского транспорта. Для страны характерны резкая неравномерность перевозок – концентрация в направлении удовлетворения спроса нескольких сырьевых отраслей. Так, доля грузов черных металлов составляет 25% в общем объеме перевозок и 36,6 в доходах железнодорожного транспорта страны; 15,8% составляет их перевалка в морских портах (во Владивостоке – 90), так как 80% металлургических внешнеторговых грузов доставляется морем [2]. В целом во внешнеторговом обороте России преобладает экспорт (около 70%) преимущественно со странами вне СНГ, оборот с ними составляет 85% всего экспорта и около 80% всего импорта России.

По территории России проходят три транспортных коридора – № 1, 2, 9. Наибольшую протяженность имеет МТК № 9 – от границ с Финляндией через

Санкт-Петербург, Москву, Псков на Киев и далее на Кишинев, Бухарест, Дмитровград, Александрополь. В составе МТК железные и автомобильные дороги, морские порты в Санкт-Петербурге, Калининграде, Выборге, аэропорты Ленинградского и Московского транспортных узлов, внутренние водные пути, грузовые и пассажирские терминалы, подъездные дороги, пункты сервиса, средства управления движением. В перспективе МТК продолжится в направлениях Москва – Ростов-на-Дону и Москва – Астрахань. В составе коридора № 2, проходящего в зарубежной Европе от Берлина через Варшаву, Брест, Минск, на российской территории находятся магистрали от границы с Белоруссией через Москву до Нижнего Новгорода, аэропорты Нижнего Новгорода, Московского транспортного узла, терминальные комплексы в Смоленске, Вязьме, Москве и области, Владимире, Нижнем Новгороде. Продолжение железнодорожной части МТК до дальневосточных портов позволит многократно увеличить размеры перевозок грузов международного транзита в сообщении «Запад-Восток». Российская часть МТК № 1, начинающегося в Хельсинки и оканчивающегося в польском порту Гданьске, включает морской порт и аэропорт в Калининграде, железнодорожные и автодорожные подходы от границы с Литвой и от границы с Польшей.

Особую роль в российском транзите играет Транссибирский континентальный мост (ТСКМ), стержнем которого является Транссибирская магистраль. Этот универсальный коридор, позволяющий на 8 тыс. км сократить путь между Европой и Азией и сэкономить 8-19 сут. транзитного времени, в перспективе способен принять на себя часть товарообмена между тремя центрами мировой торговли – США, странами ЕС, странами Юго-Восточной Азии. В полосе коридора и на подходах к нему опережающими темпами развиваются сеть автодорог, инфраструктура интермодальных перевозок, система информационных коммуникаций, реконструируются морские терминалы в портах Санкт-Петербурга и в порте Восточный. Для выполнения грузовых операций с крупнотоннажными контейнерами на Транссибе создано 36 станций, в том числе 13 для работы с 40-футовыми контейнерами. В ближайшем будущем число станций вырастет до 17, они будут действовать в крупнейших транспортных узлах, в частности во Владивостоке, Хабаровске, Красноярске.

Объем торговли между странами Европы и Азии оценивается в 550 млрд. долл. Около 40% перевозок сухих грузов совершается в контейнерах, суммарный контейнеропоток составляет 7,6 млн. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ). На страны Юго-Восточной Азии, тяготеющие к Транссибу, приходится более 40% объема евроазиатской торговли (табл. 1) [3].

Таблица 1

Контейнеропотоки между странами Европы и Азии в 1999 г.,
тыс. контейнеров в ДФЭ

Страна	Потоки из Европы			
	в западном направлении		в восточном направлении	
	с грузом	порожние	с грузом	порожние
КНР	1309	99	515	181
Япония	462	35	469	165
Республика Корея	258	20	196	68
Итого	2029	154	1180	414

Острая конкуренция между судоходными компаниями привела к ускорению обновления транспортного флота. В эксплуатацию вводится все большее число судов-контейнеровозов вместимостью 6-8 тыс. контейнеров в ДФЭ, с большими скоростями.

Резкое падение перевозок транзитных контейнеров по Транссибу (за 1981-1991 гг. со 140 тыс. до 20 тыс.) объясняется, помимо факторов общеэкономического спада в России, тем, что развернутая в мире программа строительства крупных судов-контейнеровозов и значительное увеличение парка контейнеров привели к снижению себестоимости их перевозок. Ставки фрахта на трансокеанском маршруте снизились в 3 раза. В последующие годы благодаря организации в России контейнерных поездов, упрощению таможенных операций перевозки транзитных контейнеров по Транссибу несколько увеличились, составив в 1998 г. 15 тыс. ед., 1999 г. – 22,5 тыс., 2000 г. – более 39 тыс., 2001 г. – 45 тыс. ед. в ДФЭ [4]. Увеличение загрузки магистрали (к 2005 г. почти в 2 раза по сравнению с базовым прогнозом) возможно в результате соединения железных дорог КНДР и Республики Корея, грузы которых в настоящее время перевозятся морским путем.

Основными направлениями транзитных перевозок по Транссибу являются: Республика Корея – Финляндия (16,5% транзита по Транссибу), Финляндия – Япония (13,5), Республика Корея – Казахстан (5), Япония – Афганистан (5), Республика Корея – Узбекистан (5), Республика Корея – Норвегия (4), Республика Корея – Афганистан (3,5%). По доставке транзитных контейнерных грузов ведущие позиции занимают направления: Япония – Монголия (16,7%), Япония – Чехия (13,7), Китай – Украина (5,5), Республика Корея – Литва (5,5), Эстония – Гонконг (5,3), Гонконг – Казахстан (4,2), Китай – Румыния (3,6%) [4]. Правоммерно полагать, что Транссиб становится конкурентоспособным морскому маршруту.

Исследования контейнерных перевозок [3] показали, что основными причинами, сдерживающими их дальнейшее увеличение по Транссибу, являются:

- нестабильность сроков доставки грузов;
- необоснованно высокие ставки терминальной обработки (в порту Восточный переработка 40-футового контейнера в 2,2 раза дороже, чем в южнокорейском порту Пусан и в 3,4 раза, чем в китайском Шанхае);
- высокий уровень фрахта на морском отрезке Транссиба (стоимость 1 конт./км при перевозке морем от портов Японии и Республики Корея до порта Восточный в 7,7 раза выше, чем при перевозке по железной дороге от Находки до Бреста и в 5 раз выше, чем на трансокеанском маршруте);
- высокий уровень тарифных ставок на нероссийских отрезках железнодорожного транзита (в 11 раз выше, чем по российской железной дороге). На Транссиб приходится не более 25% суммарной тарифной ставки сухопутного маршрута между Европой и Азией;
- отсутствие сквозной тарифной ставки, действующей на всем направлении от порта отправления до порта назначения.

Таким образом, несмотря на то, что большая часть протяженности евроазиатского транзита приходится на российскую территорию, около 60% тарифной ставки формируется за пределами России. Основной объем транзитных перевозок в России обеспечивается 6-ю экспедиторскими компаниями: по договорным отношениям с иностранными экспедиторами, судоходными компаниями, портами, МПС они котируют транзитную тарифную ставку. Не имея собственных транспортных средств, они не могут существенно влиять на уровень суммарной тарифной ставки.

Проблемы привлечения грузов на Транссиб являются комплексными. Решение их в первую очередь касается разработки конкурентоспособной сквозной фрахтовой ставки, а также эффективной обработки транзитных грузов в портах и

на пограничных станциях при сотрудничестве железнодорожных, морских, таможенных, контрольных органов. Однако установление более низкой фрахтовой ставки не гарантирует привлечения транзитных грузов, если не обеспечены стабильные сроки их доставки. Многие из проблем доставки транзитных грузов были бы решены при создании единого оператора на данном направлении. При наличии у единого оператора собственных технических средств затраты грузовладельцев могут сократиться с 60% до 20-40. При модернизации Транссиба основное внимание обращено на повышение скорости движения транзитных потоков, сокращение времени хода контейнерного поезда до 8,5-9 сут., рост пропускной способности, создание подвижного состава нового поколения, расширение контейнерного терминала.

Сложившаяся система МТК не всегда обеспечивает транспортные подходы к ряду регионов – крупных участников внешнеэкономической деятельности. Кроме того, реализация рядом стран при поддержке ЕС многих международных проектов в обход России может нанести значительный ущерб ее экономическим и политическим интересам. В настоящее время активно формируются широтные транзитные направления в обход России, в частности, южное звено Трансазиатской магистрали (Центральная Азия – Иран – Турция – Европа), которое может составить конкуренцию Транссибу. С участием России подготовлены предложения по включению в МТК приоритетных направлений, два из которых пройдут через ее территорию: первое – «Запад-Восток» (продолжение коридора № 2), т. е. Западная Европа – Россия (Транссиб) – Корейский п-ов, Япония с ответвлениями на Казахстан, Китай, Монголию; второе – «Север-Юг» (продолжение коридора № 9), т. е. Северная Европа – Россия (Каспийское море), Центральная Азия (Кавказ) – Иран (Персидский залив) – Индия. Основным критерием выбора входящих в МТК железнодорожных направлений в России является высокая техническая оснащенность магистралей. Общая протяженность железных дорог в МТК вместе с существующими общеевропейскими (транспортные коридоры № 1, 2, 9) превысит 23 тыс. км.

Перевозки внешнеторговых и транзитных грузов на отдельных направлениях достигают 14-25 млн. т. По прогнозам экспертов [4], объем перевозок грузов в 2010 г. составит: внешнеторговых – 645-655 млн. т, в том числе экспортных – 550-555; импортных – 95-100; транзитных – 58-60 млн. т. Перевозки грузов в контейнерах на широтных направлениях возрастут в 10-11 раз до 250-300 тыс. ед., на направлении «Север-Юг» – 80-100 тыс. ед. Возможный объем транзитных контейнерных перевозок через российскую территорию оценивается в 2 млрд. долл., минимальная ежегодная прибыль – в 250 млн. долл. Реализация программы формирования МТК на всех видах транспорта обеспечит ежегодно 18 млрд. руб. дополнительных налоговых поступлений в бюджеты различных уровней.

Все более актуальной становится задача формирования национальной системы МТК, соответствующей приоритетам размещения производительных сил. Привлечение транзитных грузов является одной из важнейших составляющих возрождения страны и ее регионов, сочетания интересов центра и субъектов Федерации, выравнивания условий их экономического развития. Так, Транссиб проходит по территории 20-ти субъектов РФ, охватывает 14 областей, 3 края, 2 республики, 1 автономный округ, объединяя их в единый экономический комплекс. Магистраль связывает 87 городов, в том числе такие крупнейшие центры, как Москва, Ярославль, Пермь, Екатеринбург, Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ, Хабаровск, Чита, Владивосток. Кроме того, благодаря Транссибу осуществляются их связи с центрами многих государств –

Пекином, Улан-Батором, Минском, Варшавой, Берлином, Белостоком, Прагой, Брюсселем, Вильнюсом и др.

Зона тяготения к магистрали обеспечена всеми видами транспорта, ее природно-ресурсный потенциал значителен и разнообразен. В структуре хозяйственного комплекса на долю промышленности приходится более 80%, в основном это базовые отрасли – угольная, нефтяная, машиностроительная, химическая, лесная. Здесь сосредоточены крупнейшие угольные бассейны – Кузнецкий, Канско-Ачинский, Иркутский (суммарная их добыча – 170 млн. т угля, или 66% всей добычи в стране), размещены 5 нефтеперерабатывающих заводов (19% переработки на всех предприятиях страны). Один из ключевых комплексов – лесной. Крупнейшие предприятия по заготовке и переработке древесины обслуживаются Красноярской, Восточно-Сибирской, Дальневосточной дорогами. Лесозаготовительные предприятия, непосредственно тяготеющие к Транссибу, производят около 13 млн. т деловой древесины (23% ее производства в стране), к 2005 г. их продукция увеличится до 27% [5].

На Транссиб приходится около четверти (24%) железнодорожных перевозок грузов в России (табл. 2) [5-7]. На отдельных напряженных участках, например между Новосибирском и Омском, загрузка составляет 80 млн. т (на запад – 55 млн. т, на восток – 25 млн. т). В 1988 г. максимальная загрузка на данном участке была почти вдвое выше, она составляла 150 млн. т (на запад – 100 млн. т, на восток – 50 млн. т) [5]. Основные грузы на запад – кузнецкий уголь (более 70%), лес, черные металлы из Кузбасса; на восток – нефтепродукты, строительные грузы, машиностроительное оборудование, потребительские товары.

Таблица 2

Показатели эксплуатационной работы Транссиба

Дороги Транссиба	Погрузка, млн. т			Грузооборот тарифный, млрд. т- км		Пассажирооборот, млрд. пасс-км	
	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2000 г.	2001 г.	2000 г.	2001 г.
Южно-Уральская	70,3	69,9	72,6	115,1	120,1	6,3	5,9
Западно-Сибирская	188,4	202,8	211,5	165,8	176,9	12,8	12,8
Красноярская	58,7	60,3	55,3	55,0	59,2	4,0	3,7
Восточно-Сибирская	56,8	57,6	56,2	83,3	91,8	5,2	5,1
Забайкальская	18,7	20,5	17,9	103,6	119,9	4,2	4,1
Дальневосточная	36,6	36,1	39,4	84,8	84,0	4,1	3,9
Итого	429,5	447,2	452,9	607,6	651,9	36,6	35,5
Всего по сети РФ	1047,0	1058,0	1082,1	1373,0	1433,6	167,1	157,9

Региональный транспортный комплекс представляет собой совокупность организаций разных видов транспорта. Новые требования к качеству, объему, безопасности доставки грузов реализует организация мультимодальных транспортных узлов. Такие узлы возникли, прежде всего, в центрах мировой торговли, например, в США (Сиэтл, Чикаго, Лос-Анджелес), Европе (Марсель, Франкфурт-на-Майне) и др. Помимо пересечения транспортных магистралей, в него входят мощное складское хозяйство, финансовые, страховые, экспедиторские компании.

В России один из таких центров предполагается создать на базе *Новосибирского транспортного узла* [8], через который проходят потоки из Центральной России, Дальнего Востока, районов Крайнего Севера, Западной Европы, Японии, Республики Кореи, других стран АТР, США, Канады, КНР, Монголии и др. Узел получил развитие благодаря Транссибу; в дальнейшем он может вписаться в систему

действующих и перспективных МТК, в частности, коридора Екатеринбург – Новосибирск – Владивосток, Новосибирск – Средняя Азия, участок горного Алтая – граница КНР.

Новосибирск – крупнейший город с численностью населения около 1,4 млн. чел. – обладает развитой инфраструктурой, объединяющей все, кроме морского, виды транспорта. Он является центром Сибирского федерального округа, в который входят 16 субъектов РФ. В нем зарегистрировано 47 представительств иностранных фирм из 17 стран мира, действует около 200 совместных предприятий. Всего в городе насчитывается 59,2 тыс. предприятий, 309 из них промышленные.

В Новосибирске концентрируются наряду с областными грузо- пассажиропотоки из соседних регионов: Томской, Омской, Кемеровской областей, Алтайского края, которые также вовлечены в товарообмен с другими странами (табл. 3). В городе имеется 12 центров накопления, обработки, распределения грузо-пассажиропотоков, обслуживающих транспортные коридоры. Составной частью регионального комплекса является нефтепровод Туймазы – Омск – Новосибирск – Красноярск и

2 газопровода, соединяющие Кузбасс с ведущими центрами нефте- газодобычи. На севере области открыто 7 месторождений нефти.

Таблица 3

**Перевозки основными видами транспорта в Новосибирской
и соседних с ней областях**

Область (край)	Железнодорожный транспорт общего пользования (о.п.)			Автотранспорт отраслей экономики		Автобус ы о.п.	Крупные и средние предприятия автотранспорта	
	погрузка грузов, млн. т		перевозки пассажиров , млн. чел.	перевозки грузов, млн. т	грузообо- рот, млн. т-км	перевозки пассажиров , млн. чел.	перевозки грузов, тыс. т	грузообо- рот, тыс. т-км
	2000 г.	2002 г.	2000 г.	2000 г.		2000 г.	2002 г.	
Новосибирская	9,1	11,6	45,4	70,8	1856,0	272,4	3671,9	153,0
Алтайский	7,0	8,5	21,6	49,3	1434,0	148,0	550,4	57,5
Кемеровская	163,9	179,5	43,6	730,8	2868,0	508,0	161725,0	504,9
Омская	10,7	13,1	8,9	26,6	857,0	202,9	3229,1	119,9
Томская	1,8	2,0	2,9	19,8	928,0	160,0	2690,9	69,5

Формирование на основе Новосибирского узла мультимодальной транспортной системы создаст благоприятные условия для конкуренции отечественных перевозчиков с иностранными, в частности, качественное таможенное сопровождение, сокращение сроков доставки грузов, снижение транспортных расходов при работе с одним оператором перевозок разными видами транспорта. Одновременно это позволит решить многие социально-экономические проблемы не только области, но и всей азиатской части России. При реализации проекта ожидается к 2005 г. увеличение грузопотоков примерно на 36%, инвестиции могут достигнуть 500 млн. долл.

Дальнейшая модернизация Транссиба с формированием вдоль коридора мультимодальных узлов, подобных Новосибирскому, позволит перевозить по Транссибу не менее 1,5 млн. контейнеров в год.

Для обслуживания массовых грузов может быть использована Северо-Сибирская дорога, включающая действующее восточное звено – БАМ. Северосиб пройдет севернее Транссиба и соединит порты Балтийского, Белого, Баренцева

морей и Тихого океана, обеспечив выход на Сахалин и Японию. Повышению конкурентоспособности Транссиба будет способствовать также формирование сбалансированных грузопотоков по Чуйскому автомобильному коридору. В этом случае к существующему грузопотоку на Монголию прибавится поток на Китай, что приведет к концентрации на Новосибирском маршруте возросших более чем в 2 раза объемов перевозок грузов.

В перспективе Чуйский коридор можно использовать для обслуживания всех административных единиц Сибирского федерального округа. В дальнейшем он трансформируется в Среднеазиатский автомобильно-железнодорожный коридор «Новосибирск – страны Средней Азии» с выходом на Трансазиатский коридор и в страны Юго-Восточной Азии.

Россия все в большей степени становится частью международного рынка. Соответственно региональный транспорт может выступать частью международной транспортной системы, образуя наднациональные элементы со слабым участием национального центра. В полной мере этому признаку соответствует *Калининградская область*, транспорт которой – одна из основных отраслей, определяющих специфику развития региона. Хотя область оказалась территориально обособленной от страны, потенциал ее регионального транспортного комплекса может быть использован в качестве моста связи с Западной Европой [9].

Современный этап экономического развития страны выявляет несоответствие состояния транспортного комплекса области текущим и перспективным целям. Грузооборот предприятий транспорта общего пользования Калининградской области составил в 2002 г. 2,8 млрд. т км, в том числе железнодорожного транспорта – 53%, внутреннего водного – 46, автомобильного – 1%. В области имеется достаточно разветвленная транспортная сеть. При средней плотности автомобильных дорог в стране 31 км на 1000 кв. км территории плотность их в области составляет более 300. Однако транспортная сеть области нуждается в модернизации. Участки общеевропейской транспортной сети, в частности, относящиеся к 9-му Критскому коридору, соединяющему Калининград с Киевом (через Вильнюс и Минск), развиты недостаточно.

Железнодорожное, автомобильное, воздушное сообщение с Россией и соседними странами используется в настоящее время в меньшей степени, чем в 80-90-е годы: на транспорте общего пользования за период 1996-2002 гг. перевозки грузов по железным дорогам сократились в 4,8 раза, пассажиров – в 1,3 раза, автомобильным транспортом уменьшились соответственно в 8,0 и 1,1 раза, воздушным – в 1,4 раза. При этом транспортное сообщение с ЕС может осуществляться по нескольким направлениям, которые идут в обход Калининграда. Например, жители стран Балтии могут пользоваться ответвлениями коридора № 1 по маршруту «Хельсинки – Таллинн – Рига – Каунас – Варшава». В результате происходит снижение объемов перевозок грузов и пассажиров по железной дороге, хотя за последний год наметился некоторый рост показателя: 1,8 млн. т в 2000 г.; 1,4 в 2001 г.; 1,7 млн. т в 2002 г.

Область выполняет важные транзитные функции обслуживая потребности в перевозках не только России, но и бывших республик, а также стран Европы и являясь активным участником внешнеэкономических связей. Объем внешней торговли в области вырос за 2000 г. в 1,1 раза, в 2001 г. – 1,15 раза, и достиг 1,495 млрд. долл. За январь-ноябрь 2002 г. величина показателя составила 1,385 млрд. долл., в том числе по экспорту – 0,297 млрд. долл., по импорту – 1,088 млрд. долл. [6, 9].

Основу транспортного комплекса области составляют незамерзающие российские порты на Балтике, связанные с морем каналом, позволяющим заходить в порт судам грузоподъемностью до 25 т. Развитию портового хозяйства уделяется особое внимание, так как порт является не только основой развития экономики региона, но и крупнейшим налогоплательщиком в стране. В условиях осложнения сухопутного сообщения с Россией прямой морской путь из северных портов на Балтике в Калининград и обратно в виде паромной переправы не только устранил пограничные, таможенные барьеры, но и будет способствовать развитию регионального транспортного комплекса.

Превращению региона в транзитный центр способствует статус области как особой экономической зоны (ОЭЗ) с присущими ей налоговыми и таможенными льготами. Из области в Россию в 2001 г. вывезено продукции на сумму более 600 млн. долл. [9]. Второй фактор становления транзитного центра – развитие актуальной серии услуг в сфере международной торговли. С 1993 г. началась контейнеризация при перевозке генеральных грузов небольшими партиями. Объем переработки контейнеров составил в 2001 г. 21,3 тыс. ед. в ДФЭ, однако такой объем недостаточен по сравнению с конкурирующими портами.

Необходима качественная переориентация калининградских портов на международные грузопотоки. Шагом в этом направлении считается стандартизация перевозок с использованием контейнеров. При этом следует отметить, что несмотря на рост контейнерных перевозок на Балтике с 1990 по 1999 г. на 1,4 млн. ед., доля балтийских портов в общем объеме мировой переработки контейнеров снизилась и составила в 1999 г. 1,6% (в 1975 г. – 3,8%). Суммарный объем переработки контейнеров на Балтике более чем в 5 раз меньше, чем в портах Гонконга или Сингапура. Эта тенденция коррелирует с некоторым падением контейнерных перевозок в Западной Европе. По прогнозам экспертов, объем переработки контейнеров на Балтике составит 1 млн. ед. в 2003 г. и 2,3 млн. ед. – в 2010 г. [10].

Препятствием на пути дальнейшего развития контейнерных перевозок в Калининграде является также отсутствие прямого выхода к морю и территориальная ограниченность портов. Альтернативой развитию контейнерных перевозок на Балтике специалисты считают развитие паромных сообщений, которые в силу географических особенностей более результативны с использованием специальных судов, чем специализированный контейнерный сервис. С транснациональных позиций это позволит калининградскому транспортному узлу эффективнее организовать международный транспортный рынок.

Таким образом, в связи с объединением национальных компаний в международные корпорации происходит процесс рассредоточения производств по земному шару и увеличение объемов мировой торговли, что приводит к росту перевозок. Транспорт все больше становится частью технологического цикла, с одной стороны, и превращается в сферу услуг в системе логистического обеспечения с другой. Регионы, через которые проходит транспортный транзит, трансформируются в центры, играющие организующую роль в торговле, в частности, между Россией и зарубежными странами. Создание в регионах современной транспортной инфраструктуры, логистических центров способствует развитию международных отношений и позволяет эффективнее решать национальные и региональные проблемы.

Отраслевые аспекты развития транспортной логистики в России. Новые проблемы взаимодействия видов транспорта. В России межотраслевой характер деятельности транспорта способствовал интеграции его видов в единый

хозяйственный комплекс. Уже в конце XIX в. на этой основе сложились принципы кооперации по разным видам транспорта в смешанном сообщении. В довоенные годы появились перевозки грузов в смешанном сообщении в контейнерах, на трейлерах, которые стали называться интермодальными перевозками. В России существует развитый транспортный комплекс, оставшийся после распада СССР. Однако союзная транспортная система играла в основном товарораспределительную роль, поэтому в современных условиях она не в полной мере учитывает потребности внутреннего и внешнего рынков.

По экспертным оценкам, сокращение сроков доставки грузов на сутки в масштабе национального народнохозяйственного комплекса экономит 11 млрд. руб., т. е. около 1% национального бюджета. Данные условия выполняются в рамках логистических систем, одним из элементов которых являются смешанные перевозки. Наиболее развиты в мире железнодорожно-водные контейнерно-пакетные, лихтеровозные, ролкерные системы, железнодорожно-автомобильно-паромные переправы. В России недостаточное развитие этих систем приводит к увеличению транспортных расходов, т. е. к потере рынка транспортных услуг. Ежегодно такие потери исчисляются сотнями миллионов долларов. В России нет ни одной международной морской железнодорожной переправы. Планируется открытие таких переправ между Россией и Арменией (через Поти в Грузии), Россией и Украиной (порты Крыма и Кавказа).

Современный транспорт России – сфера выгодного вхождения в систему международного разделения труда. В последние годы транспортный комплекс работал на волне подъема конъюнктуры. Почти наполовину выросла его суммарная балансовая прибыль, вдвое уменьшилось число убыточных предприятий, увеличился объем инвестиций, существенно повысились объемы налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Среди приоритетных аспектов перспективной транспортной политики – дальнейшее развитие транспортного комплекса, перевозок по видам сообщений (внутренние, внешние, транзитные), согласованное развитие различных видов транспорта, координация работы транспортного комплекса и направлений деятельности субъектов РФ, а также реализации проектов транспортной инфраструктуры с нетранспортной, например, с объектами энергетики, природоохраны, Минсвязи и др. Важнейший долгосрочный приоритет – использование транзитного потенциала России в качестве импульса к возрождению национальной экономики.

Проблемы взаимодействия морского транспорта с железнодорожным, прочими сегментами транспортного рынка. Одна из актуальных проблем сферы транспортных услуг – развитие торгового судоходства, портовых комплексов в увязке с железнодорожным сектором, прочими сегментами транспортного рынка. На морском транспорте на фоне падения общего объема перевезенных грузов (с 1995 по 2002 г. в перевозках на коммерческой основе – в 2 раза, транспортом общего пользования – в 2,5 раза) с 1999 г. растет объем перевозок экспортных грузов в международном сообщении (в 1,4 раза), а темпы роста грузооборота достигли 126%.

С 2001 г. наметился рост контейнерных перевозок, доля которых составляет около 11% общего объема перевезенных морским транспортом грузов (табл. 4) [11].

Таблица 4

Перевозки грузов и грузооборот морского транспорта

Показатель	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Перевозки отраслями экономики (на коммерческой основе)*							
Объем перевозок, млн. т	71,1	59,4	54,3	41,2	37,6	35,4	33,8
Грузооборот, млрд. т-км	325,6	253,3	222,9	163,6	144,4	122,2	113,0
Перевозки транспортом общего пользования							
Объем перевозок, млн. т	65,2	54,4	49,5	36,1	30,9	26,6	24,2
в международном сообщении	57,4	48,8	44,5	32,3	26,6	22,2	19,7
экспорт	—	14,0	12,3	7,6	7,1	8,3	9,9
импорт	—	1,5	1,4	1,0	0,7	0,9	0,8
между иностранными портами	—	33,3	30,8	23,8	18,7	13,0	9,0
Из общего объема перевезено в контейнерах	5,1	3,2	3,1	2,6	2,3	2,0	2,6
Грузооборот всего, млрд. т-км	297,3	226,6	208,8	149,7	120,6	100,0	93,7
в международном сообщении	286,0	218,7	201,8	144,6	114,7	93,6	87,5
экспорт	—	43,1	37,6	27,3	24,8	30,0	31,2
импорт	—	6,7	6,3	5,0	3,1	3,7	4,0
между иностранными портами	—	169,0	158,0	112,3	86,8	59,9	52,3

* В 2002 г. объем перевозок составил 35,5 млн. т, грузооборот – 104,9 млрд. т-км.

Увеличение объемов внешней торговли обусловило рост грузооборота морских портов. Происходит импортозамещение в секторе транспортных услуг, снижение зависимости от иностранного флота и иностранных портов, что свидетельствует о возрастании роли государственного протекционизма в отношении российских перевозчиков. Доля отечественных портов в переработке российских внешнеторговых грузов возросла с 69% в 2000 г. до 73% в 2001 г. Только в 2000 г. переключение на отечественные порты 7 млн. т экспортных грузов обеспечило 35 млн. долл. дополнительного национального дохода и более 2 тыс. рабочих мест [12]. На действующих (более 300) портовых грузовых комплексах в 2002 г. было перегружено 101,5 млн.т грузов, 78% из них – экспортные (табл. 5) [11].

Таблица 5

Работа морских торговых портов общего пользования

Показатель	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Перегрузочные грузовые комплексы, ед.	297	280	297	308	309	322	323	—
Пассажирские комплексы, ед.	21	23	21	18	24	38	33	—
Перегружено грузов								
всего, млн. т	61,8	61,4	62,6	55,9	74,6	82,9	89,1	101,5
экспортных	43,0	44,5	45,6	41,2	55,4	64,7	67,7	79,4
импортных	7,7	7,8	8,5	8,2	11,4	9,6	11,3	12,0
каботажных	11,0	9,2	8,5	8,5	7,8	8,7	10,1	10,1
Из общего объема навалочные и насыпные грузы, млн. т	24,9	25,9	28,2	25,7	35,4	40,6	43,5	—
каменный уголь, кокс	14,9	15,4	16,2	12,7	20,4	25,7	27,1	—
руда	3,3	3,2	4,5	3,5	3,2	2,8	2,7	—
металлы	16,8	17,6	16,7	14,9	21,0	22,7	22,9	—

С 1998 г. – года снижения объема переработки до минимального значения в 55,9 млн. т – прирост этого показателя к 2002 г. составил около 80%, ежегодные

темпы прироста равнялись соответственно – 33,4; 11,1; 7,5; 13,9%. Из общего объема навалочных и насыпных перегруженных грузов более 60% составляет каменный уголь и кокс, величина перегрузки которых возросла с 1995 г. в 1,8 раза, с 1998 г. (года минимальных значений) – в 2,1 раза. Второе место в переработке сухогрузов занимают металлы – более 50%, объем переработки которых увеличился соответственно в 1,4 и 1,5 раза.

При перевозках внешнеторговых грузов по территории России, стран СНГ и Балтии большая их часть доставляется в морские и речные порты железнодорожным транспортом (табл. 6) [13]. В этих перевозках участвуют станции Северной, Октябрьской, Калининградской, Северо-Кавказской железных дорог, которые взаимодействуют с 22 морскими и 5 речными портами.

Таблица 6

Динамика экспортно-импортных железнодорожных перевозок*, млн. т

Грузы	1988 г.	1990 г.	1991 г.	1995 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.
Экспортные							
через погранпереходы	88,5	90,4	56	63,1	61,4	49,2	–
через морские и речные порты	68,6	67,3	44,7	51,0	81,6	115,0	132,9
Импортные							
через погранпереходы	29,4	28,4	14,7	11,7	11,3	11,8	–
через морские и речные порты	54,0	55,3	54,4	6,1	6,6	10,6	8,8

* Учет экспортных нефтегрузов ведется с авг. 1998 г.

Общая выгрузка в портах увеличилась и составила в 2001 г. 193,2 млн. т. Среднесуточная разгрузка вагонов с экспортными грузами в портах выросла с 1,79 тыс. ед. в 1995 г. до 2,6 тыс. ед. в 2000 г., среднесуточное количество груженых вагонов, следующих в порты, – с 7,5 до 10,3 тыс. ед., из них 1,2 тыс. ед. – сверхнормативные.

В 2001 г. на железных дорогах России было погружено 141,5 млн. т (107% к предыдущему году) экспортных грузов, направляемых в порты России, Балтии, СНГ (табл. 7) [14].

Таблица 7

Погрузка экспортных железнодорожных грузов в 2001 г., млн. т

Показатель	Назначение на припортовые станции						Передача на СКЖД	
	России		Украины		Балтии		млн. т	% к 2000 г.
	млн.т	% к 2000 г.	млн. т	% к 2000 г.	млн. т	% к 2000 г.		
Все грузы	83,5	106	12,9	97	45	110	22,3	98
из них:								
нефтяные	13,7	105	1,2	96	32,5	–	–	–
каменный уголь	24,2	107	5,1	118	0,34	129	2,4	75
черные металлы	22,5	116	1,6	97	2,6	51	8,2	99
химические удобрения	9,7	89	2,7	98	4,6	129	2,1	91

Существенно сократились перевозки экспортных грузов через сухопутные погранпереходы (87% к 2000 г.), а также – российского экспорта через порты Украины (на 2%). В то же время значительно увеличился объем перевозок грузов через порты Балтии. На его динамику повлияли изменения объемов перевозок основных грузов – нефти, в частности, за счет пуска в эксплуатацию нефтепровода на Украине, переключение нефтепоток из Казахстана и Туркмении на Баку – Тбилиси

– Батуми, а также каменного угля, черных металлов, химических удобрений. В угольном экспорте России преобладает уголь Кузбасса, запасы которого составляют 58,8% запасов всего каменного угля страны, а в экспортных поставках, преимущественно через украинские порты, его доля равна 70%.

Переход к рыночной экономике и последующее акционирование предприятий морского, речного, воздушного, автомобильного транспорта привели к изменению характера экономических отношений в сфере транспорта. Если раньше морские порты функционировали в рамках пароходств как часть единого транспортного комплекса, то теперь они полностью независимы и руководствуются собственными интересами. Кроме того, в ряде крупных портов в самостоятельные АО выделились перегрузочные комплексы. При этом в транспортных узлах продолжают действовать устаревшие инструкции, которые не отражают современных реалий.

Морские и речные порты, несмотря на высокие сборы и налоги, перечисляют значительные средства в бюджеты всех уровней. Поэтому к портовому сегменту рынка, обеспечивающему около 50% объема внешнеторговых грузов, проявляется повышенный интерес со стороны конкурентов, в том числе зарубежных. Однако несогласованность действий различных структур задерживает продвижение внешнеторговых грузов, порождает простои транспортных средств, усложняет взаиморасчеты между субъектами рынка транспортных услуг.

Процент выгрузки вагонов в портах хотя и повысился относительно (в 2000 г. по сравнению с 1995 г. с 80,3% до 87,1), но достигнув максимума в 1998 г. (94%), начал снижаться. Из-за невыполнения норм выгрузки ежегодно задерживаются десятки тысяч вагонов и автомобилей с грузом, простаивают суда, что нарушает работу целых полигонов сети.

Проблемы на стыке ответственности разных ведомств возникают постоянно. Портовые хозяйства оказались не готовыми к значительному росту экспортной торговли. В начале 2003 г. в морских портах из-за сложившейся ситуации не было отправлено 1,5 млн. т груза, простаивало 163 железнодорожных состава (каждый из 71 вагона), и грузоотправители вынуждены были переориентироваться на прибалтийские порты. Потери железной дороги от простоев вагонов в морских портах на начало 2003 г. составили 300 млн. руб. С учетом убытков от нарушения контрактов по отправке грузов на экспорт и импорт эти потери удваиваются [15].

Недостаток портовых мощностей объясняется тем, что оставшиеся в стране после распада СССР порты были в основном нацелены на импорт грузов, тогда как в современных условиях преобладает экспорт. Проблему усугубляет специфика портов, не позволяющая компенсировать простои. Наиболее сложная обстановка складывается во владивостокском Восточном порту, где на начало 2003 г. простаивало около 1,5 тыс. вагонов, при этом на складах угольного комплекса «Восточного порта» находилось почти 55 тыс. т угля. Подача под загрузку судов со значительным тоннажем не всегда решает проблему отправки угля, так как смерзшийся в сплошной конгломерат уголь необходимо размораживать на специальных установках, которых нет в большинстве российских портов, таких, например, как Санкт-Петербург.

Один из путей решения задачи простоев вагонов – развитие припортовых терминалов, в частности, специализированных на зерне, угле, нефти. Принятая в 2002 г. федеральная программа модернизации транспортного комплекса России предусматривает строительство нескольких терминалов в морских портах Усть-Луга, Приморска, Восточном, развитие предпортовых и портовых станций в Новороссийске, Туапсе, Калининграде и др. Железные дороги на эти цели намечают выделить 5 млрд. долл. инвестиций. Подобные намерения объясняются

тем, что в условиях неопределенности, рисков, характеризующих переходный период, возрастает не только роль конкуренции, но и стремление в целях выживания к взаимодействию видов транспорта. Для железнодорожного транспорта риск связан с уплатой штрафов за просрочку доставки и с компенсацией сверхнормативных потерь груза. Возникающий долгосрочный риск, обусловленный ненадежностью перевозок, приводит к снижению спроса на продукцию. Специфика транспортных рисков определяется такими качествами транспорта, как его наибольшая открытость и динамичность среди других народнохозяйственных систем.

Возможный рост эффективности транспортного производства содержится в резервах пропускной способности путей, узлов и провозной способности транспортных средств. В последние годы проблема исчерпания резервов в смешанном сообщении проявилась особенно остро – при постоянном росте объемов перевозок грузов продолжают усиливаться диспропорции между развитием транспортных средств и системой управления. Разрозненное управление видами транспорта, отсутствие материальной заинтересованности в конечном результате снижают ответственность за доставку грузов. Координирующие органы, действующие на общественных началах, не в состоянии существенно ускорить доставку грузов в смешанном сообщении и снизить ее стоимость. Экономическая эффективность на различных видах транспорта не пропорциональна их затратам.

В зарубежной практике все большее распространение получают интермодальные перевозки по сквозным перевозочным документам, что упрощает процедуры оформления грузов, способствует увеличению доли экспортных поставок. В соответствии с принятой в 1980 г. Конвенцией международных смешанных перевозок такие перевозки должны выполняться под управлением оператора, который отвечает за доставку грузов и вступает в договорные отношения с фактическими перевозчиками. Подобная практика торговли актуальна и для России ввиду значительной доли сырья и продуктов низкой переработки в экспорте. Однако в отличие от зарубежной практики смешанные перевозки в России выполняются на основе коллективной ответственности перед грузовладельцем за выполнение обязательств по доставке груза [16].

Экспериментальные перевозки по совмещенной технологии, прямые договоры между отправителями и портами, календарное планирование погрузки в смешанном сообщении, создание региональных, областных, узловых координационных советов, т. е. то, что в настоящее время входит в понятие «логистическое управление», применялись в стране с 50-х годов. В отечественной практике в недалеком прошлом существовали международные перевозки по прямым документам на двусторонней основе, например, в сообщениях по Черному морю, по р. Дунай, перевозки контейнеров в ГДР, которые прекратились с распадом СССР. Необходимо возрождение прямых смешанных перевозок на качественно новой основе, приближающей отечественную практику к международной.

В рыночных условиях объем внешнеторговых грузов между портами существенно зависит от тарифной политики на железнодорожном транспорте. Это объясняется значительной удаленностью многих грузообразующих районов от портов, что несвойственно большинству других стран. Затраты грузовладельцев на перевозки железнодорожным транспортом в общих транспортных затратах составляют 40-50%.

В настоящее время идет процесс унификации железнодорожных тарифов на экспортно-импортные и на внутренние перевозки. В связи с этим грузооборот

сухих грузов в 2002 г. вырос на 6,6%. Однако выравнивание тарифов усилило неравномерность загрузки портов. Перегруженными оказались порты Новороссийска, Санкт-Петербурга, недогруженными – Дальнего Востока, в результате усилился поток грузов на иностранные морские порты. Потери от переработки российских грузов в морских портах иностранных государств составляют около 900 млн. долл. в год.

Экспортер (импортер) принимает решение о транспортировке грузов через морские порты, исходя из величины совокупных издержек на всем пути следования – от места сосредоточения груза до места его потребления. Общие издержки складываются из затрат, как правило, на железнодорожный транспорт, на погрузочно-разгрузочные работы, транспортировку груза морским путем до места потребления.

Регулируя тарифы, государство может добиться более равномерной загрузки всех морских портов.

Международная практика развивается также в направлении упрощения и ускорения таможенных процедур и обеспечения гарантий сохранности грузов. Взаимодействие с таможенной осуществляется в два этапа: на первом – оформление документов при пересечении границы выполняет оператор международной перевозки или экспедитор, на втором – полное растаможивание груза на терминале производит грузовладелец.

В России значительная часть грузов по-прежнему продается на традиционных условиях: грузы залеживаются в портах в ожидании таможенного оформления и оплаты товара покупателем. При перевозках в смешанном сообщении их оформление и правовое обеспечение становятся все более сложными и трудоемкими. Так, владельцам грузов, помимо договоров на приобретение и перевозку продукции, необходимо заключать договора с компаниями, осуществляющими хранение, перевалку и другие услуги.

Порты технически могли бы выполнять операции перегрузки с одного вида транспорта на другие значительно быстрее, если бы не задержки таможенного оформления. В российском таможенном законодательстве отсутствует такой участник транспортного процесса, как оператор, а также не прописаны обязанности и льготы по таможенному оформлению грузов. Поэтому актуальной задачей является вовлечение таможни в процесс взаимодействия видов транспорта в морских и речных портах. Внутри страны формируется сеть таможен, разрабатывается коммерческо-правовая основа для перевозки грузов от внутренней таможни до границы в режиме внутреннего таможенного транзита. Однако в портах нередко действуют устаревшие инструкции, в которых нет четкого разделения режимов доставки груза.

Финансовая, фискальная, таможенная политика вынуждает российских перевозчиков переходить на зарубежные маршруты, пользоваться портами других государств. Освободившееся место занимают иностранные компании, на долю которых приходится до 80% российских внешнеторговых перевозок.

При прохождении внешнеторговых грузов через транспортные узлы на базе морских портов происходит взаимодействие многих видов транспорта, подразделений и служб по вопросам технологического, информационного, коммерческого оформления перевозок. Взаимодействие видов транспорта не исключает их конкуренции, которая проявляется не только на отраслевом, но и на межгосударственном уровне, на уровне фирм, оказывающих услуги экспедирования, складирования и пр. Так, в портовом сегменте при ОАО «Новороссийский торговый порт» зарегистрировано более 80 фирм, занимающихся

экспедиторской деятельностью, при АО «Санкт-Петербургский морской торговый порт» – 160 [13]. Нередко субъекты – участники процесса в транспортном узле – действуют обособленно в соответствии с договорными обязательствами и собственными коммерческими интересами, особенно в отношении сроков доставки и объемов грузов. Работу осложняет также несогласованность действий государственных структур – пограничной службы, таможни, органов сертификации, ветеринарной инспекции и др.

Под воздействием этих процессов многие транспортные фирмы стали объединяться в ассоциации, союзы, отстаивающие общие и частные интересы. На новой коммерческой основе, с учетом интересов всех субъектов, строится взаимодействие между смежниками в транспортном узле. Деятельность субъектов рынка координируется созданным на договорной основе Координационным советом морского транспортного узла, главная задача которого – выработка единой транспортной, в частности тарифной, политики, предложений по привлечению инвестиций для развития мощностей узла, организация сотрудничества с субъектами рынка в России и зарубежных странах.

Новые проблемы железнодорожного транспорта в аспекте развития логистических систем. В России ведущее место в обеспечении потребностей в народнохозяйственных перевозках занимает железнодорожный транспорт, на него приходится около 40% объема перевозок и грузооборота транспорта общего пользования (табл. 8).

Таблица 8

Основные показатели перевозочной работы
железнодорожного транспорта общего пользования

Показатель	1995 г.	1998 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Грузооборот, млрд. т-км	1214,0	1020,0	1373,0	1435,0	1508,8
Доля в общем грузообороте, %	34,4	32,4	39,5	40,0	-
Перевезено грузов, млн. т	1028,0	835,0	1047	1058,0	1084,2
Доля в общем объеме перевозок, %	29,7	35,5	40,9	40,5	-
Перевезено грузов в контейнерах, млн. т	8,2	6,7	10,7	11,8	-
Уд. вес контейнеров массой 20 т и более в общем отправлении контейнеров, %	38,9	62,7	68,3	69,9	-
Перевезено грузов пакетами, млн. т	37,0	22,6	27,5	25,7	-

Сетевой аспект основных направлений полигона железных дорог дополняется региональным аспектом. Существенную долю перевозок грузов – более 60% – составляют перевозки внутри федеральных округов, доля грузов в перевозках между соседними округами равна примерно четверти. Во внутреннем сообщении доля отправок грузов в контейнерах превышает 70%. Важный элемент в региональных перевозках – работа на стыках с другими видами транспорта. Как правило, смешанные перевозки во внутреннем сообщении – железнодорожным транспортом с перевалкой в речных и морских портах – выполняются для районов Крайнего Севера.

Главными погрузочными дорогами во внутреннем сообщении являются Московская, Октябрьская, Свердловская, Дальневосточная, Куйбышевская, Западно-Сибирская; за исключением двух последних все – также основными для перевозок крупнотоннажных контейнеров. Направления внутренних перевозок: Центр – Урал, Центр – Сибирь, Центр – Дальний Восток, Камчатка, Сахалин, Магадан, Чукотка. Смешанные перевозки внутреннего сообщения имеют пункты перевалки в речных портах Оби, Енисея, Лены, а также в морских портах Мурманска, Архангельска, на

Магадане, Сахалине, Чукотке. До 60% среднетоннажных и 55% крупнотоннажных внутренних контейнеропотоков концентрируется на Транссибе в направлении «запад-восток».

В структуре международных контейнерных перевозок в последние годы произошли значительные изменения. С 1999 г. преобладающим стал экспорт, ранее он значительно уступал импорту и транзиту. Грузы на экспорт отгружают практически все железные дороги. По Транссибу в 2001 г. проследовало более 45,2 тыс. транзитных крупнотоннажных контейнеров, что вдвое больше, чем в 1999 г. В структуре доходов от перевозок грузов в контейнерах по видам сообщений на внутренние перевозки приходится 59,1%, на экспорт – 17,6, импорт – 10,3, транзит – 13% [17]. Поскольку доходность контейнерных перевозок в основном не зависит от номенклатуры грузов, главным приоритетом в повышении доходности является наращивание количества отправляемых контейнеров.

В МПС, несмотря на то что частично организация контейнерных перевозок была выделена в отдельный департамент, отсутствует структура, которая могла бы быть субъектом транспортного рынка и взаимодействовать с подобными структурами автомобильного, морского транспорта, отсутствует консолидация транспортных услуг клиентуре.

Ежегодная сумма совокупного дохода от контейнерных перевозок почти в 2 раза превышает доходы железных дорог от тарифа. В 2001 г. они составили более 14 млрд. руб. Наряду с обязательными платежами – сборами станций, платой за охрану и доставку контейнеров клиентуре автотранспортом, более 22% (3,7 млрд. руб.) совокупного дохода всех субъектов приходится на долю экспедиторов, которые не располагают ни подвижным составом, ни контейнерным парком, ни терминальным оборудованием. По экспертной оценке [17], совокупный доход от перевозок грузов в контейнерах формируется за счет:

	%
тарифа	51
экспедиторов	22
автодоставки	14
охраны	7
сборов станций	6.

Предполагается, что создание контейнерной компании в рамках МПС позволит изменить направление части финансовых потоков (до 50-60%) в пользу железных дорог. Доля внутренних перевозок, обеспечивающих государственные потребности в транспортировке грузов в контейнерах, составляет 70% общего объема перевозок таких грузов. Однако доходность этих перевозок в 1,5 раза ниже по сравнению с экспортными. Перевозки среднетоннажных контейнеров в районы Крайнего Севера убыточны. Актуальной проблемой является повышение доходности таких перевозок во внутреннем сообщении, особенно ускоренными поездами.

Ожидается, что во внутреннем железнодорожном сообщении конкурентная среда полностью сформируется на направлениях Центр – Урал, Центр – Сибирь. К 2005 г. намечается завершение раздела рынка контейнерных перевозок между четырьмя операторскими компаниями и создание условий для конкуренции между ними с целью увеличения объема перевозок и улучшения транспортного обслуживания клиентуры.

Современные тенденции развития автомобильного транспорта. Для потребителей транспортной продукции основными факторами конкурентоспособности являются приемлемый тариф, мобильность перевозок, сохранность грузов, дополнительные услуги, скорость перевозок, ритмичность, условия оплаты. Причина возросшей роли автотранспорта в транспортной системе страны – не столько в трудностях, возникших на железнодорожном транспорте,

сколько в усилиях автотранспорта по расширению своего сегмента рынка перевозок. Важным фактором стало также повышение качества строительства автодорог, а главное, – развитие в ходе экономических преобразований малого и среднего бизнеса, следствием которого стали возросшие требования к скорости доставки грузов, необходимость создания логистических систем.

Автомобильный сегмент транспортного рынка – самый мобильный, динамичный, рыночно ориентированный. На долю автотранспорта приходится более 90% всего прироста внутренних перевозок, 75% всего объема перевозок грузов и более 50% перевозок пассажиров. По двум последним показателям он превышает железнодорожный транспорт соответственно в 6 и 17 раз. Доходы от всех видов перевозочной деятельности автотранспорта в 2001 г. составили примерно 57 млрд. руб. (на 22% больше чем в предыдущем году), доля прибыльных предприятий возросла с 37 до 57%. Платежи во все виды бюджетов увеличились на 35%, достигнув 11 млрд. руб. Доля малого автотранспортного предпринимательства в коммерческом грузообороте выше 60%.

Период экономического кризиса в России по-разному отразился на работе отдельных видов транспорта. В наименьшей степени он сказался на перевозках автотранспорта в международном сообщении. Развитию международных грузовых автоперевозок способствуют структурные изменения товарной продукции: увеличения в ней массы готовых изделий, полуфабрикатов, скоропортящихся продуктов.

В развитых странах высокие темпы роста автотранспортных перевозок в международном сообщении обусловлены, наряду с изменением номенклатуры грузов, совершенствованием структуры автопарка (ростом доли специализированного подвижного состава, скоростных и большегрузных поездов, сооружением сети дорог высших категорий).

В России ведущая тенденция развития международных автоперевозок – рост их объема (за 1997-2001 гг. – почти в 2 раза). Общая сеть включает 473 региональных международных маршрута. Рост доли российского грузообмена (за 1997-2000 гг. с 26 до 36%) был обусловлен снижением роста транспортных тарифов; последующее снижение до 32% объясняется ухудшением экономической конъюнктуры в стране (табл. 9) [18].

Международный автотранспорт представляют 1,5 тыс. предприятий, насчитывающих 18 тыс. тяжелых автопоездов. Российский рынок международных автоперевозок оценивается в 3,5 млрд. долл., перевозки охватывают 45 стран Европы и Азии. Автоперевозки осуществляются из Западной и Центральной Европы в Сибирь, на Дальний Восток, в Монголию, Китай, Казахстан, среднеазиатские страны. В настоящее время выполняется около 1000 таких рейсов в год при средней дальности поездки – 7 тыс. км. В Сибирском и Дальневосточном федеральных округах около 10% всех импортных и 17% экспортных грузов перевозится автотранспортом. С 2000 г. действует автобусное пассажирское сообщение между Новосибирском и Берлином протяженностью 5,4 тыс. км.

Таблица 9

Общий грузообмен автотранспорта в международном сообщении

Общий грузообмен	1997 г.		1998 г.		1999 г.		2000 г.		2001 г.	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
Ввоз грузов в Россию	7,7	100	8,7	100	9,9	100	10,8	100	12,1	100
российскими перевозчиками	2,3	30	2,7	31	3,5	35	3,9	36	4,4	34
иностранными перевозчиками	5,4	70	6,0	69	6,4	65	6,9	64	8,0	66
Вывоз грузов из России	4,2	100	4,9	100	5,8	100	7,1	100	7,1	100
российскими перевозчиками	0,8	19	1,1	23	2,0	34	2,5	36	2,5	36
иностранными перевозчиками	3,4	81	3,8	77	3,8	66	4,6	64	4,6	64
Общий грузообмен	11,9	100	13,6	100	15,7	100	17,9	100	19,2	100
российских перевозчиков	3,1	26	3,8	28	5,5	35	6,4	36	6,2	32
иностраннных перевозчиков	8,8	74	9,8	72	10,2	65	11,5	64	13,0	68

Положительна динамика развития автоперевозок грузов между Россией и Китаем: в год выполняется 40-50 тыс. рейсов российских грузов. За последнее десятилетие перевозки грузов выросли в 1,3 раза, пассажиров – в 2,5 раза. Не только Китай, но и другие восточные соседи переживают экономический бум. До 40% прироста показателя в год дают российско-монгольские автоперевозки. В возросшем сообщении между Улан-Батором и Парижем преимущество оказывается на стороне автотранспорта, срок доставки грузов которым через Россию составляет 17 дней (на железнодорожном транспорте – 35 дней), а с учетом доставки «от двери к двери» скорость доставки еще выше [19].

Если стоимость доставки между железнодорожным и автомобильным транспортом может различаться несущественно, то по скорости доставки автотранспорт оказывается вне конкуренции. Так, в сообщении Новосибирск – Италия стоимость доставки 40-футового контейнера примерно одинакова на двух видах транспорта (ставка составляет около 3 тыс. долл.), однако скорость доставки автотранспортом – 14 дней – вдвое быстрее, чем по железной дороге. Иными словами, автотранспорт более конкурентоспособен при перевозках на расстояния 7-8 и даже 10 тыс. км.

Импульс развитию международных перевозок может придать подключение автотранспорта к морскому и железнодорожному транспорту в смешанном сообщении, в частности, на транзитных маршрутах через Китай в Пакистан, Индию, Японию, Корею. Однако в Китае действуют правила, ограничивающие глубину въезда российского автотранспорта на его территорию, введены запреты транзитного проезда, запреты въезда на территорию страны через пограничные пункты других государств, например китайско-казахстанскую границу. Все эти ограничения и запреты препятствуют развитию транзитных перевозок.

Россия, обладая огромным ресурсным потенциалом в мировом товарообороте, использует его в недостаточной степени. В международной торговле транспортная составляющая становится наиболее проблемным звеном. Начиная с 2001 г. несмотря на рост внешнеторгового оборота объем международных автоперевозок (МАП) не увеличивается. Проблемы российских международных перевозчиков кроются в их недостаточной конкурентоспособности:

- происходит активная криминализация рынка автотранспортных услуг;
- в таможенной сфере применяются сквозные оформления документации, однако таможенный контроль должен начинаться не с момента прибытия

транспортных средств на таможенную территорию, а с момента отгрузки товара в стране его происхождения;

– у России на обширных участках нет реально обеспеченных границ с бывшими республиками.

Общее число автотранспортных средств, обслуживаемых российскими перевозчиками, оценивается в 18 тыс. ед. Обновление устаревшего парка происходит за счет подержанной иностранной техники – в 2001 г. только 25% ввезенных в Россию автомобилей были новыми. Требованиям евростандарта соответствует только 16% автомобилей. Учитывая ограниченные финансовые возможности российских перевозчиков, целесообразно использовать практику международного лизинга для поставок из-за рубежа новой техники, отвечающей международным стандартам.

Защите интересов транспортно-экспедиционных компаний должно также способствовать устранение неоправданных льгот, предоставляемых иностранным фирмам. В других странах приоритеты устанавливаются только для собственных компаний, а отдельные виды грузов закреплены только за национальными перевозчиками.

При наличии собственных провозных возможностей Россия ежегодно импортирует транспортные услуги иностранных перевозчиков на сумму 520 млн. долл., создавая льготные условия для их деятельности и не защищая в достаточной мере интересы отечественных перевозчиков. При перевозке грузов иностранным подвижным составом транспортная составляющая (фрахт в размере 20%) полностью уходит за рубеж, и соответственно на 20% дорожает отечественная продукция.

Российские международные перевозчики выполняют только половину своих перевозок по дорогам России, при этом платят в бюджет России дорожные сборы со всей выручки, и, кроме того, сборы за проезд по дорогам зарубежных стран, что приводит к двойному налогообложению. Россия ежегодно получает с отечественных перевозчиков за пользование автодорогами около 11 млн. долл., еще 12 млн. с них получают иностранные государства за проезд по их территориям [20]. Постановление правительства РФ, обязывающее брать дорожные сборы с перевозчиков других стран, на практике не выполняется.

Повышается конкурентоспособность третьих стран, которые везут грузы из Европы, в частности, из Германии, Италии в Россию. Доля перевозчиков третьих стран в общем объеме международных автомобильных перевозок значительна – 23%. Львиную долю из них – 49% составляют белорусские перевозчики. При этом с российских перевозчиков за транзитный проезд через Белоруссию взимается 10 млн. долл. Незащищенность российского автотранспортного рынка приводит к ущемлению прав со стороны других стран. Так, польская сторона затягивает решение вопроса о снятии ограничения при ввозе топлива для российских перевозчиков, что приводит к убыткам в размере 10 млн. долл. в год. Еще 60 млн. долл. составляют потери из-за невозможности ограничить работу польских перевозчиков на отечественном рынке.

Отсутствуют специальные технические и разрешительные ограничения, в частности, на восточном направлении – в Монголию, Китай, Западную, Восточную Сибирь – дальность перевозок по которому из Западной Европы составляет 7-9 тыс. км, причем 80% пробега приходится на территорию России. Потери с российской стороны растут синхронно росту интенсивности связей. При этом только за счет перевозчиков Сибирского федерального округа обеспечивается ежегодно 15-20% прироста перевозок в Сибири. В ходе выборочных проверок было выявлено, что,

например, в Новгородской области, Татарстане до 24% иностранных перевозчиков не имеют разрешения на въезд в страну. За рубежом такие действия привели бы к конфискации подвижного состава и штрафа в несколько тысяч долларов, в России штраф составляет 30 долл. с машины.

В отдельных регионах, например в Калининградской области, пошли по пути создания советов, которые побуждают местные органы власти законодательным путем отстаивать интересы своих перевозчиков.

Партнеры на рынке транспортных услуг, в частности страны – участницы ВТО, на которые приходится около 90% всей мировой торговли, пытаются добиться наиболее выгодных для них условий доступа на российский транспортный рынок. Россия пока не готова к такой конкуренции, между тем для нее создаются жесткие условия, что наносит серьезный ущерб, выходящий за рамки отраслевого уровня. Положение осложняется необходимостью совершенствования российского законодательства. Так, на автотранспорте в настоящее время нет законодательного регулирования, в частности, закона о трудовой деятельности, экспедиционных услугах, нет Устава автотранспорта.

С 1953 г. система международных автотранспортных перевозок по транзитной транспортной системе на основе международной Конвенции ООН предоставляет таможенным органам европейских стран единую систему контроля взамен национальных, защищая при этом экономические интересы отдельного государства [21]. Ассоциации-гаранты при ввозе грузов предоставляют таможенным органам той или иной страны гарантии в виде упрощенного оформления экспедиционных, транзитных, импортных процедур. Система действует в 55 странах, в том числе в России. В рамках этой Конвенции проходит более 80% импортных грузов, доставляемых в Россию автотранспортом, и около 30% внешнеторгового оборота в стоимостном выражении.

Ежедневно транспортным операторам различных стран, участвующих в международных перевозках, выдаются гарантии на 500 млн. долл., из них на долю иностранных операторов, работающих в России, приходится 150 млн. долл. Гарантии являются открытыми для таможенных органов, которые в течение 27 мес. могут предъявлять свои претензии. Общий объем гарантий, за которые Всемирный Конгресс Международного автотранспорта (МСАТ) несет ответственность, составляет 300 млрд. долл. (для сравнения: это вдвое превышает сумму золотого запаса США). На протяжении 7 лет МСАТ сохраняет для пользователей систему гарантий по расценкам на очень низком уровне (4 цента на сумму гарантий в 100 долл.), что в 100-500 раз дешевле альтернативной системы, предоставляемой частными банками. Низкая стоимость страховой суммы по гарантиям сказывается на себестоимости перевозок, что позволяет уменьшить стоимость товара, доставляемого автотранспортом. Только по российским перевозчикам страховая сумма ежедневно составляет 50 млн. долл. Иностранные перевозчики, проходящие транзитом и доставляющие грузы в Россию, получают гарантии на сумму 150 млн. долл. в день. С учетом периода покрытия гарантийной системы в 27 мес. эти суммы будут составлять соответственно для российских перевозчиков – 30 млрд. долл., для иностранных – 90 млрд. долл. [21].

Построенная по западным правилам система финансовых гарантий, предоставляемых МСАТ перевозчикам, основана на доверии. Однако в России из-за криминализации ситуации эта система требует более жесткого подхода, создания юридической основы для регулирования взаимоотношений перевозчиков, грузовладельцев, государства и для разбора претензий. Действие этой системы в

России осложняется также тем, что в ней в отличие от Европы тормозятся интеграционные процессы. Это создает дополнительные преграды: валютные, таможенные и др. Кроме того, автотранспорт – единственный сектор экономики, в котором отсутствует законодательная база.

Практически весь российский автотранспортный бизнес построен по правилам и законам в рамках Конвенции ООН, поэтому, если система перестанет действовать, неизбежен крах всего российского рынка международных автотранспортных перевозок. В таком случае перевозчикам для свободного проезда в Китай, страны ЕС придется предоставлять финансовые гарантии в размере таможенных пошлин через банковский сектор, что в несколько сот раз дороже, чем стоимость гарантий по разработанной системе.

Повышению эффективности работы международных автоперевозок способствует сокращение времени таможенного оформления. Таможня выступает в роли не только защитника экономических интересов страны, но и активного участника во внешней торговле. Сейчас во многих странах широко применяются три вида упрощенного декларирования: неполное, собственно упрощенное декларирование и таможенное оформление на месте, удобном для предпринимателя. В странах ЕС такое декларирование применяется при условии, что впоследствии будет подана общая декларация, которая оформляется за определенное число упрощенных деклараций или за определенный период времени. В наибольшей степени в упрощении нуждается транзит, так как режим транзита является одним из наиболее востребованных и имеет важное значение для участников внешнеэкономической деятельности, использующих Россию в качестве моста между странами СНГ, Европы, Азии.

Особая сфера регулирования международных автоперевозок – организация работы пограничных переходов. Только российские перевозчики теряют при этом до 60 млн. долл. ежегодно. На отдельных участках российской границы время ожидания пропуска автомобилей достигает 50 часов. Ускорение доставки грузов на 1 час в масштабах российской экономики эквивалентно почти 500 млн. руб. дополнительного валового продукта [22].

Нормализация условий торговли внутри страны и со странами ВТО позволит России улучшить условия транзитных перевозок, повысить качество транспортных услуг, увеличить объем экспорта, в том числе наукоемкой продукции. Расширение транспортно-экономических связей будет способствовать также привлечению инвестиций в российскую экономику.

Литература

1. Левиков Г.А. Глобализация мировой экономики и логистика // Бюлл. транспортной информации (БТИ). 2002. № 8.
2. Плужников К.И., Чунталова Ю.А. Транспортные условия контрактов, транспортная продукция и цена товара // БТИ. 2002. № 7.
3. Махлин Е.М., Черткова А.С. Приоритетные направления привлечения транзитных грузов на транссибирскую железнодорожную магистраль // БТИ. 2002. № 6.
4. Пехтерев Ф.С. Международные транспортные коридоры на территории России // Железнодорожный транспорт. 2001. № 4.
5. Пехтерев Ф.С. Стержень транспортной системы страны // Железнодорожный транспорт. 2001. № 7.
6. Социально-экономическое положение России 2002 г. М.: Госкомстат России, 2003.
7. Железные дороги России в 2001 г. Цифры и факты // Железнодорожный транспорт. 2002. № 4.
8. Комаров К.Л., Максимов С.А. Новосибирск как мультимодальный транспортный узел // Железнодорожный транспорт. 2001. № 4.
9. Найденов И.В. Социально-экономическое развитие и инвестиционная привлекательность регионального транспорта // БТИ. 2002. № 9.
10. Романенко А. Роль Балтийского региона в мировом контейнерном судоходстве // Транзит. 2001. № 1.
11. Транспорт в России. 2002 // Стат. сб. М.: Госкомстат России, 2002.

12. Криницкий Е. Основная цель транспортной политики – создание динамично развивающейся транспортной системы // *Автомобильный транспорт*. 2001. № 4.
13. Котляренко А.Ф., Куренков П.В. Взаимодействие на транспортных стыках при внешнеторговых перевозках // *Железнодорожный транспорт*. 2002. № 2.
14. Котляренко А.Ф. Анализ внешнеторговых грузопотоков через порты юга России // *БТИ*. 2002. № 8.
15. Химкатов Т. Паровозы просят кораблей // *Известия*, 16 января 2003.
16. Гагарский Э.А., Кириченко С.А. Развитие координации видов транспорта в современных условиях // *БТИ*. 2002. № 5.
17. Бабаев С.М. Развитие и реформирование системы управления контейнерными перевозками // *Железнодорожный транспорт*. 2002. № 6.
18. Афонин Е.А., Саболин В.А. Проблемы повышения уровня технической оснащенности пунктов пропуска через государственную границу России // *БТИ*. 2002. № 6.
19. Новые тенденции развития транспортной системы России // *Автомобильный транспорт*. 2002. № 8.
20. Состояние, проблемы и перспективы международных перевозок России // *Автомобильный транспорт*. 2002. № 7.
21. Дмитриев Е. Международные автомобильные перевозки и развитие внешнеэкономических связей России и СНГ // *Автомобильный транспорт*. 2002. № 8.
22. Об итогах развития транспортного комплекса за 2001 г. и задачах на 2002 г. // *Автомобильный транспорт*. 2002. № 4.