



Приложение № 2

**Объемы перевозок транзитных грузов  
через припортовые станции ж.д. Украины, стран Балтии в 2003, 2004 гг. (тонн)  
в разрезе основной номенклатуры грузов и портов**

Груз, порт	ТРАНЗИТ (перевозки грузов из третьих стран в третьи страны по территории России)			
	2003	2004	(+/-)	% измен.
1	2	3	4	5
<b>Всего по России</b>	<b>3393595</b>	<b>3883749</b>	<b>490154</b>	<b>14,4</b>
<b>Всего по Украине и Балтии</b>	<b>5810328</b>	<b>4352048</b>	<b>-1458280</b>	<b>-25,1</b>
<b>в том числе по Украине</b>	<b>2941208</b>	<b>1885045</b>	<b>-1056163</b>	<b>-35,9</b>
<b>в том числе Балтии</b>	<b>2869120</b>	<b>2467003</b>	<b>-402117</b>	<b>-14,0</b>
<b>КАМЕННЫЙ УГОЛЬ</b>	<b>206182</b>	<b>196006</b>	<b>-10176</b>	<b>-4,9</b>
<b>Украина</b>	<b>51708</b>	<b>142415</b>	<b>90707</b>	<b>175,4</b>
Ильичевск	0	0	0	
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	35734	123536	87802	245,7
Одесса	0	0	0	
Херсон	0	0	0	
Южный	0	0	0	
Феодосия	0	0	0	
Прочие	15974	18879	2905	18,2
<b>Балтия</b>	<b>154474</b>	<b>53591</b>	<b>-100883</b>	<b>-65,3</b>
Вентспилс	0	0	0	
Клайпеда	0	0	0	
Мууга	140736	53591	-87145	-61,9
Рига	13738	0	-13738	-100,0
Таллин	0	0	0	
Прочие	0	0	0	
<b>УДОБРЕНИЯ</b>	<b>512</b>	<b>7206</b>	<b>6694</b>	<b>1307,4</b>
<b>Украина</b>	<b>447</b>	<b>6054</b>	<b>5607</b>	<b>1254,4</b>
Ильичевск	0	60	60	
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	0	0	0	
Одесса	0	3021	3021	
Херсон	447	2973	2526	565,1
Южный	0	0	0	
Феодосия	0	0	0	
Прочие	0	0	0	
<b>Балтия</b>	<b>65</b>	<b>1152</b>	<b>1087</b>	<b>1672,3</b>
Вентспилс	0	0	0	
Клайпеда	0	0	0	
Мууга	0	89	89	
Рига	0	0	0	
Таллин	0	0	0	
Прочие	65	1063	998	1535,4

1	2	3	4	5
<b>ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ</b>	<b>165157</b>	<b>238878</b>	<b>73721</b>	<b>44,6</b>
<b>Украина</b>	<b>12091</b>	<b>14629</b>	<b>2538</b>	<b>21,0</b>
Ильичевск	277	1111	834	301,1
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	48	2233	2185	4552,1
Одесса	9485	8801	-684	-7,2
Херсон	0	0	0	
Южный	0	0	0	
Феодосия	0	0	0	
Прочие	2281	2484	203	8,9
<b>Балтия</b>	<b>153066</b>	<b>224249</b>	<b>71183</b>	<b>46,5</b>
Вентспилс	0	4150	4150	
Клайпеда	0	24	24	
Мууга	105488	211911	106423	100,9
Рига	446	413	-33	-7,4
Таллин	42522	137	-42385	-99,7
Прочие	4610	7614	3004	65,2
<b>ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ</b>	<b>724278</b>	<b>649928</b>	<b>-74350</b>	<b>-10,3</b>
<b>Украина</b>	<b>76781</b>	<b>128558</b>	<b>51777</b>	<b>67,4</b>
Ильичевск	23879	14606	-9273	-38,8
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	28878	37676	8798	30,5
Одесса	1445	5762	4317	298,8
Херсон	0	8800	8800	
Южный	4954	60	-4894	-98,8
Феодосия	0	0	0	
Прочие	17625	61654	44029	249,8
<b>Балтия</b>	<b>647497</b>	<b>521370</b>	<b>-126127</b>	<b>-19,5</b>
Вентспилс	0	194	194	
Клайпеда	635499	504735	-130764	-20,6
Мууга	60	41	-19	-31,7
Рига	4415	163	-4252	-96,3
Таллин	28	321	293	1046,4
Прочие	7495	15916	8421	112,4
<b>ЛЕСНЫЕ ГРУЗЫ</b>	<b>13471</b>	<b>26344</b>	<b>12873</b>	<b>95,6</b>
<b>Украина</b>	<b>737</b>	<b>1121</b>	<b>384</b>	<b>52,1</b>
Ильичевск	142	837	695	489,4
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	0	18	18	
Одесса	337	266	-71	-21,1
Херсон	0	0	0	
Южный	0	0	0	
Феодосия	0	0	0	
Прочие	258	0	-258	-100,0
<b>Балтия</b>	<b>12734</b>	<b>25223</b>	<b>12489</b>	<b>98,1</b>
Вентспилс	0	0	0	



1	2	3	4	5
Клайпеда	935	216	-719	-76,9
Мууга	2	224	222	11100,0
Рига	390	222	-168	-43,1
Таллин	0	0	0	
Прочие	11407	24561	13154	115,3
<b>НЕФТЯНЫЕ ГРУЗЫ</b>	<b>798263</b>	<b>1363898</b>	<b>565635</b>	<b>70,9</b>
<b>Украина</b>	<b>632493</b>	<b>646632</b>	<b>14139</b>	<b>2,2</b>
Ильичевск	738	17126	16388	2220,6
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	0	16	16	
Одесса	469532	360335	-109197	-23,3
Херсон	0	180	180	
Южный	0	0	0	
Феодосия	3356	0	-3356	-100,0
Прочие	158867	268975	110108	69,3
<b>Балтия</b>	<b>165770</b>	<b>717266</b>	<b>551496</b>	<b>332,7</b>
Вентспилс	0	14976	14976	
Клайпеда	0	0	0	
Мууга	6558	58124	51566	786,3
Рига	2195	893	-1302	-59,3
Таллин	26740	475692	448952	1679,0
Прочие	130277	167581	37304	28,6
<b>БУМАГА, вкл. целлюлозу</b>	<b>13544</b>	<b>19968</b>	<b>6424</b>	<b>47,4</b>
<b>Украина</b>	<b>3860</b>	<b>6603</b>	<b>2743</b>	<b>71,1</b>
Ильичевск	2316	3464	1148	49,6
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	0	0	0	
Одесса	1305	1862	557	42,7
Херсон	0	11	11	
Южный	0	0	0	
Феодосия	0	0	0	
Прочие	239	1266	1027	429,7
<b>Балтия</b>	<b>9684</b>	<b>13365</b>	<b>3681</b>	<b>38,0</b>
Вентспилс	0	0	0	
Клайпеда	1420	1257	-163	-11,5
Мууга	435	702	267	61,4
Рига	245	748	503	205,3

1	2	3	4	5
Таллин	248	576	328	132,3
Прочие	7336	10082	2746	37,4
<b>РУДА ВСЯКАЯ</b>	<b>123610</b>	<b>46938</b>	<b>-76672</b>	<b>-62,0</b>
<b>Украина</b>	<b>121766</b>	<b>46938</b>	<b>-74828</b>	<b>-61,5</b>
Ильичевск	123	0	-123	-100,0
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	0	0	0	
Одесса	0	0	0	
Херсон	0	0	0	
Южный	0	0	0	
Николаев	120494	36881	-83613	-69,4
Прочие	1149	10057	8908	775,3
<b>Балтия</b>	<b>1844</b>	<b>0</b>	<b>-1844</b>	<b>-100,0</b>
Вентспилс	0	0	0	
Клайпеда	18	0	-18	-100,0
Мууга	367	0	-367	-100,0
Рига	0	0	0	
Таллин	1459	0	-1459	-100,0
Прочие	0	0	0	
<b>ЗЕРНО</b>	<b>2268087</b>	<b>209681</b>	<b>-2058406</b>	<b>-90,8</b>
<b>Украина</b>	<b>1513632</b>	<b>148575</b>	<b>-1365057</b>	<b>-90,2</b>
Ильичевск	359354	5104	-354250	-98,6
Керчь	0	0	0	
Мариуполь	53154	14075	-39079	-73,5
Одесса	207682	10820	-196862	-94,8
Херсон	158610	48751	-109859	-69,3
Южный	169581	20965	-148616	-87,6
Феодосия	20546	0	-20546	-100,0
Прочие	544705	48860	-495845	-91,0
<b>Балтия</b>	<b>754455</b>	<b>61106</b>	<b>-693349</b>	<b>-91,9</b>
Вентспилс	33741	18600	-15141	-44,9
Клайпеда	174762	6008	-168754	-96,6
Мууга	448278	11925	-436353	-97,3
Рига	28273	10229	-18044	-63,8
Таллин	25017	505	-24512	-98,0
Прочие	44384	13839	-30545	-68,8
<b>Прочие грузы</b>	<b>969531</b>	<b>849681</b>	<b>-119850</b>	<b>-12,4</b>
<b>БАЛТИЯ</b>	<b>969531</b>	<b>849681</b>	<b>-119850</b>	<b>-12,4</b>

Редакция газеты "Морские вести России" предлагает книгу

**"КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"**

Заявки на приобретение:  
 105187, Москва, Окружной проезд, д.15.  
 Редакция газеты «Морские вести России».  
 Тел./факс: (095) 365-47-22, 366-62-55.  
 E-mail: morvesti@mail.cnt.ru



# «АИСТ» в Мурманске

В Мурманске состоялось выездное заседание комитета по технологии и механизации

Редакция публикует протокол выездного заседания рабочего комитета по технологии и механизации

## В повестке дня

1. Конструктивные особенности узлов и механизмов портального крана «Аист» гл. конструктор по портальным кранам ЗАО «Севмормонтаж» А.И. Журавлев, руководитель по продажам фирмы Noell А. Дайче.
2. Разработка конструкции баланс-крана – гл. конструктор ЗАО «Севмормонтаж» И.В. Крюков.
3. Сообщение представителя фирмы Arcelor International о выпускаемой металлопродукции А.А. Лукутин.
4. Предложение по новым разработкам:
  - 4.1. О разработке «Технические условия на регламент выполнения капитально-восстановительного ремонта металлических конструкций портальных кранов» – зав. лаб. СПГУВК Н.Я. Розовский
  - 4.2. Об унифицированной программе учета наличия перегрузочного оборудования в морских портах – членах АСПОП – председатель комитета – Г.И. Иванов.

## Решение

### По первому вопросу

1. Принять к сведению информацию о конструктивных особенностях механических узлов, механизмов и системы управления приводами портального крана «АИСТ».
2. Отметить современный уровень технических решений, заложенных при создании крана «АИСТ».
3. Представителям портов Мурманск, Архангельск, Кандакша, Санкт-Петербург (ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» и ОАО «Петролеспорт»), Высоцк, Калининград, Махачкала, Владивосток и Корсаков, принявшим участие в работе настоящего комитета, направить в АСПОП свои замечания и предложения по совершенствованию головного образца портального крана «АИСТ».
4. Считать целесообразным проведение заседания рабочего комитета в Мурманском порту в мае 2006 года с целью обобщения опыта первого года эксплуатации крана «АИСТ».

### По второму вопросу

Принять к сведению информацию о ходе разработки баланс-крана для порта Высоцк.

### По третьему вопросу

Принять к сведению информацию представителей фирмы Arcelor International о выпускаемой металлопрокатной продукции для строительных работ в морских портах.

### По четвертому вопросу

1. Считать целесообразным АСПОП принять участие в долевом (паритетно с Ассоциацией речников) финансировании в объеме 120 тыс. рублей разработки «Технические условия на регламент выполнения капитально-восстановительного ремонта металлических конструкций портальных кранов».
2. Подтвердить необходимость создания в АСПОП обобщенной базы данных по наличию перегрузочного оборудования в морских портах – членах АСПОП на основе унифицированной программы и системы обновления информационной базы.
3. Председателю рабочего комитета в срок до 01.09.2005 согласовать с портами их участие в долевом финансировании разработок 4.1 и 4.2.

**Г. И. ИВАНОВ,**  
председатель комитета

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

№ УмиРД-284 от 22.03.2005

**Президенту Ассоциации морских торговых портов  
О. А. ТЕРЕХОВУ**

Уважаемый Олег Анатольевич!

При этом направляю копию письма первого вице-президента ОАО «Российские железные дороги» В.И. Якунина на имя заместителя министра транспорта Российской Федерации А. С. Мишарина по вопросам организации перевозочного процесса в смешанном железнодорожно-водном сообщении через морские и речные порты Российской Федерации, а также анализ проблем, возникающих при осуществлении железнодорожных перевозок в направлении припортовых станций и предложения по их решению, подготовленный ОАО «РЖД».

Прошу рассмотреть и подготовить заключение АСПОП по представленным ОАО «РЖД» материалам по возможности **до 29 марта с.г.**

Приложение: упомянутое на 9 листах.

**Е. В. МОЛДОВАНОВ,**  
начальник Управления морской и речной деятельности

АССОЦИАЦИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ

А-63 от 01.04.2005

**Начальнику Управления морской и речной деятельности  
Федерального агентства морского и речного транспорта  
Е. В. МОЛДОВАНОВУ**

На Ваше письмо № УмиРД-284 от 22.03.2005 года.

Ассоциацией портов России внимательно рассмотрены проблемы, освещенные в письме первого вице-президента ОАО «РЖД» г-на Якунина В.И. № ВЛ-2174 от 05.03.2005г. Проведенный Ассоциацией портов России анализ изложенных проблем, возникающих при осуществлении железнодорожных перевозок в направлении припортовых станций, и предложения по их решению позволяют не согласиться с предложениями ОАО «РЖД» по следующим причинам:

С момента реализации первого этапа унификации железнодорожных тарифов объем перевозок внешнеторговых грузов через российские порты вырос на 45% и по итогам 2004 года составил 336 млн. тонн. С учётом растущих объёмов перевозок, а также в рамках стратегической программы развития транспортного комплекса РФ на период 2000-2010 гг., в 2004 году в морских портах введены в эксплуатацию перегрузочные комплексы общей мощностью 38,4 млн. тонн в год и протяжённостью причальной стенки 1 807 пог. м. В то же время развитие путевого хозяйства припортовых станций значительно отстает от развития портовой инфраструктуры, что является одним из сдерживающих факторов увеличения пропускной способности портов и способствует возникновению технологических затруднений на железнодорожных припортовых станциях, влекущих за собой скопление вагонов.

В рамках внедрения новых технологий перегрузки грузов, в ряде портов (Мурманск, Посьет) в настоящий момент ведутся работы по установке вагоноопрокидывателей для осуществления выгрузки вагонов с массовыми грузами. В тех портах, где установка вагоноопрокидывателей в силу объективных причин невозможна, приняты соответствующие решения по приобретению и введению в эксплуатацию гидравлических крановых перегружателей.

По вопросу скопления вагонов с грузами на подходах к портам – с января 2005 года внедряется система заключения между портами и припортовыми станциями договоров о разграничении взаимной финансовой ответственности за простой вагонов. В данных договорах предусматривается повышенная финансовая ответственность виновной стороны за простой вагонов в размере 400 рублей за каждый невыгруженный вагон в сутки. Данная мера финансовой ответственности применяется дополнительно к существующим ставкам платы за пользование вагонами и контейнерами (Тарифное руководство № 2), которые уже построены по прогрессивной шкале. На сегодняшний день данные договора заключены в 70% портов, оставшаяся часть договоров находится в процессе согласования.



*Из-за большого объема текста письма В.И. Якунина на имя заместителя министра А.С. Мишарина в сборнике публикуются только предложения ОАО «РЖД»*

**Предложения по усилению взаимной экономической ответственности участников перевозок в международном смешанном железнодорожно-водном сообщении**

Считаем целесообразным, чтобы Минтранс России вынес на рассмотрение и обсуждение следующие предложения открытого акционерного общества «Российские железные дороги»:

1. В договорах о взаимной экономической ответственности между ОАО «РЖД» и портами необходимо предусмотреть штрафные санкции за задержку вагонов в гораздо большем размере, нежели существующая плата за пользование вагонами. Тарифную ставку за простой вагона (либо арендную плату за санирование груза в вагоне) следует определять на основе себестоимости и рентабельности, рассчитанных по приведенным затратам. **В договорах о взаимной экономической ответственности необходимо предусмотреть более высокие размеры штрафов за порчу железнодорожного подвижного состава, вызванную применением устаревших технологий разгрузки вагонов в портах** (использование разгрузки трейферами и т.п.).

2. Необходимо предусмотреть возможность внесения поправок в статью 39 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, обеспечивающих повышение экономической ответственности грузоотправителей, грузополучателей и владельцев путей необщего пользования в случае неправильного планирования своей работы, а также непроизводительного использования железнодорожных вагонов. Очевидно, требует проработки положение статьи 39 с внесением в нее следующей формулировки: **«Момент прибытия груза на предпортовую станцию до истечения срока доставки является окончанием ответственности железной дороги за обеспечение доставки груза в установленный срок и началом ответственности порта за использование железнодорожного подвижного состава»**. При этом порт принимает решение либо накапливать судовую партию (по схеме перегрузки «вагон-судно»), либо осуществлять выгрузку на складские территории, либо использовать вагоны как «склады на колесах» с адекватной оплатой сверхнормативно-го простоя.

3. Критерием оптимизации работы экономической системы, включающей участников внешнеэкономической деятельности и представителей различных видов транспорта, является минимизация интегральных затрат всех участников перевозочного процесса. Опыт переговоров российских железных дорог с портами показывает нежелание многих представителей портов подписывать разработанную типовую форму договора о взаимной экономической ответственности. Несмотря на это, ожидается, что к концу марта 2005 г. кампания по подписанию договоров между российскими железными дорогами и представителями портов будет закончена, что создаст хороший фундамент для мониторинга Министерством транспорта Российской Федерации как органом государственной власти исполнения взаимных обязательств ОАО «РЖД» и портов, дальнейшей систематизации требований, предъявляемых к участникам внешнеторговых перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

4. **Развитие портовой инфраструктуры должно проводиться в соответствии с согласованной Минтрансом России оптимальной схемой капитальных вложений в транспортную инфраструктуру**, исключающей диспропорции в развитии отдельных видов транспорта, отставание развития одного вида транспорта от другого. Также необходимо предусмотреть механизмы воздействия Минтранса России (и/или его подведомственных органов исполнительной власти) на владельцев портов и представителей портовых администраций с целью оптимизации количества стивидорных организаций, осуществляющих деятельность в одном порту, а также координации их работы по наиболее эффективному использованию территории порта.

5. Возврат морских грузовых судов под российские флаги в некой степени позволил бы ускорить товарооборот в порту за счет увеличения поставок товаров на условиях CIF и формирования своеобразного «сквозного тарифа», включающего не только стоимость груза в порту погрузки, но и стоимость его доставки в пункт назначения и стоимость страховки.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
№ 03/838 от 07.04.2005

**Президенту Ассоциации морских торговых портов  
О.А. ТЕРЕХОВУ**

Уважаемый Олег Анатольевич!

Направляю копию письма ОАО «РЖД» министру транспорта РФ, касающуюся унификации железнодорожных тарифов.

Прошу Вас рассмотреть данное обращение, сообщить мнение и предложения морских портов по существу вопроса, поднятого ОАО.

**А.А. ДАВЫДЕНКО,**  
директор Департамента государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта

АССОЦИАЦИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ  
А-67 от 21.04.2005

**Директору Департамента государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта  
А.А. ДАВЫДЕНКО**

Уважаемый Александр Александрович!

На Ваш запрос №03/838 от 07.04.2005 г. сообщаем, что Ассоциация морских торговых портов не может согласиться с позицией ОАО «РЖД», изложенной в обращении первого вице-президента ОАО «РЖД» Зяброва Х.Ш. «Об унификации железнодорожных тарифов».

Введение в действие нового Прейскуранта 10-01 явилось не фактом оказания преференции российским портам, а унифицированием ж/д тарифов при перевозках грузов по территории России. Иными словами, в настоящее время ж/д тариф при перевозках, где пункт отправления и пункт назначения – российский, рассчитывается по единой тарифной сетке. И это справедливо, т.к. ж/д вагон не выходит за пределы России.

До введения в действие нового Прейскуранта 10-01 имело место два варианта расчета на один и тот же пункт назначения, что порождало много злоупотреблений и доставляло грузоотправителям дополнительные трудности при оформлении перевозок.

Что касается выравнивания тарифов, основанного на понижении тарифов на погранпереходы до уровня тарифов на порты, то данное выравнивание начало происходить одновременно с вводом нового прейскуранта. Ежегодно ФСТ (ранее ФЭК) издает приказ о действии исключительных (пониженных) тарифов на перевозки массовых грузов (уголь, удобрения, нефть и нефтепродукты, другие грузы) в направлении сухопутных переходов. Фактически перевозки массовых грузов в направлении сухопутных переходов (портов стран Балтии и Украины) осуществляются по сопоставимым тарифам с тарифами на порты России, что подтверждается статистикой. Например, в 2004 году железнодорожным транспортом в направлении портов России перевезено 139 млн. тонн экспортных грузов. Суммарно только в направлении сухопутных переходов с дальнейшей перевалкой в портах Балтии и Украины было перевезено 84,4 млн. тонн. И это не считая перевозок через другие сухопутные переходы. Как видно, цифры вполне сопоставимы. Кроме того, по перевозкам массовых грузов в направлении сухопутных переходов наблюдается динамика роста более быстрыми темпами, чем в адрес российских портов. Рост перевозок угля на порты Балтии в 2004 г. составил 169,7%, мин.удобрений 110,4%. Рост перевозок угля на порты Украины составил 126,7%, металлов 110%, минеральных удобрений 131,7%.

Общая же тенденция отсутствия роста перевозок в направлении сухопутных переходов связана с переориентированием перевозок нефти и нефтепродуктов на российские терминалы и трубопроводный транспорт. А это связано именно с развитием российской транспортной системы (например, порт Приморск).

АСОП не может согласиться с утверждением ОАО «РЖД» того, что российские порты избрали экстенсивный путь развития, и администрация портов не желает инвестировать средства в развитие новых технологий. Контрагументов можно привести очень много. Это и ввод в эксплуатацию терминалов по перевалке минеральных удобрений, это и строительство порта Усть-Луга, ввод в действие новых глубоководных причалов, приобретение современной потрубочной техники. Только в 2005 году инвестиции в развитие портовой инфраструктуры составят 29 млрд. руб. Итоги работы портов России за I квартал показывают дальнейший рост перевозок не менее чем на 15%.

Ассоциация морских торговых портов считает, что применяемая в настоящее время практика предоставления возможности перевозок грузов через морские порты сопредельных государств, для переработки которых российских портовых мощностей недостаточно, путем применения исключительных (пониженных) ж/д тарифов соответствует национальным интересам Российской Федерации и способствует развитию российской портовой инфраструктуры.

С уважением,

**О.А. ТЕРЕХОВ,**  
президент ассоциации