

МЕЖДУНАРОДНЫЙ



# ЭКСПЕДИТОР

№2 2000 (14)

THE INTERNATIONAL FORWARDER



5 лет

на рынке транспортно-экспедиторских услуг

стр. 2-7





ООО "ИПК ПОДЪЕМТРАНСМАШ И ПАРТНЕРЫ"

АООТ "ПОДЪЕМТРАНСМАШ"



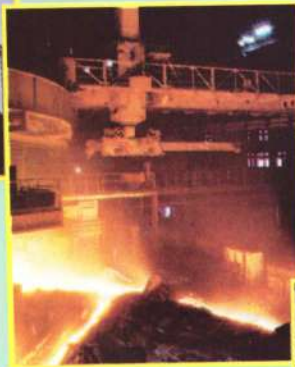
### ПРОИЗВОДИТ:

ПРОЕКТИРОВАНИЕ  
ИЗГОТОВЛЕНИЕ  
МОНТАЖ  
РЕМОНТ  
МОДЕРНИЗАЦИЮ

НАЛАДКУ  
РЕКОНСТРУКЦИЮ  
ПЕРЕДИСЛОКАЦИЮ  
ОБСЛЕДОВАНИЕ  
ПОКУПКУ-ПРОДАЖУ

ПОРТАЛЬНЫХ, МОСТОВЫХ, КОЗЛОВЫХ,  
СПЕЦИАЛЬНЫХ КРАНОВ,  
КРАН-БАЛОК И РУЧНЫХ ТАЛЕЙ

ИЗГОТОВЛЕНИЕ И ПОСТАВКУ ЗАПЧАСТЕЙ  
ДЛЯ ВСЕХ ТИПОВ КРАНОВ  
ОТЕЧЕСТВЕННОГО И  
ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА



### ПОСТАВЛЯЕТ:

ПОРТАЛЬНЫЕ  
ПЕРЕГРУЗОЧНЫЕ И МОНТАЖНЫЕ КРАНЫ  
КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПРИЧАЛЬНЫЕ ПЕРЕГРУЖАТЕЛИ И  
ПЕРЕГРУЖАТЕЛИ ДЛЯ СЫПУЧИХ ГРУЗОВ  
СУДОВЫЕ КРАНЫ И БУКСИРНЫЕ ЛЕБЕДКИ  
СПЕЦИАЛЬНЫЕ МОСТОВЫЕ КРАНЫ

КРАНЫ ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА  
(НОВЫЕ И БЫВШИЕ В УПОТРЕБЛЕНИИ)  
"КОНДОР", "СОКОЛ", "АЛЬБАТРОС", "ГАНЦ" СО СДАЧЕЙ ИХ "ПОД КЛЮЧ" —  
ДЕМОНТАЖ, ТРАНСПОРТИРОВКА, МОНТАЖ, РЕМОНТ, РЕКОНСТРУКЦИЯ



### ВЫПОЛНЯЕТ:

РАЗРАБОТКУ И ПЕРЕДАЧУ ЗАКАЗЧИКУ  
НЕОБХОДИМОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

СДАЧУ КРАНА ОРГАНИЗАЦИЯМ,  
ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ

ИЗГОТОВЛЕНИЕ НЕОБХОДИМОЙ ОСНАСТКИ  
ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ КРАНА



**РОССИЙСКИЕ КРАНЫ – НУЖНЫ стр. 47**

118, Obvodny Channel Embankment,  
St. Petersburg, 198052, RUSSIA  
phone/fax: +7 (812) 110-1371  
phone: +7 (812) 259-5956, 325-5392  
Director Anatoly D. KADR



198052, Санкт-Петербург,  
наб. Обводного канала, 118  
тел./факс: (812) 110-1371  
тел.: (812) 259-5956, 325-5392  
Директор Анатолий КАДР





Журнал основан в 1998 году

# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
THE INTERNATIONAL FORWARDER  
INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE

## ИЗДАТЕЛЬ:

Российская ассоциация международных экспедиторов

Тел. (095) 430-85-06, 430-84-30

## PUBLISHERS:

Russian Association of International Forwarders

**Дмитрий ЗОТОВ**,  
президент РАИФ, председатель  
совета редакции;  
**Анатолий КУЗНЕЦОВ**,  
главный редактор;  
**Андрей КИРЕЕВ**,  
заместитель гл. редактора.

**Dmitry ZOTOV**,  
President of RAIF,  
Chairman of the Editorial Counsel  
**Anatoly KUZNETSOV**,  
Chief Editor.  
**Andrey KIREEV**,  
Deputy Chief Editor

## СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

**Валерий АЛИСЕЙЧИК**,  
вице-президент РАИФ,  
президент "Группы СВТ";  
**Вячеслав ВИНОГРАДОВ**,  
вице-президент РАИФ, генеральный  
директор АО "Совмортранс";  
**Анатолий НАЗАРОВ**,  
президент СП "Концерн  
Союзвнештранс";  
**Тенгиз ТАТИШВИЛИ**,  
президент АО "Совтрансавто";  
**Евгений ТРИШНЕВСКИЙ**,  
генеральный директор АО  
"Совинтеравтосервис";  
**Валентин БАЛАЛАЕВ**,  
генеральный директор РАИФ;  
**Татьяна ПОЛЯНОВА**,  
директор Центра подготовки  
международных экспедиторов.

## EDITORIAL COUNCIL:

**Valery ALISEICHIK**,  
Vice-President of RAIF,  
President of SVT Group  
**Vyacheslav VINOGRADOV**,  
Vice-President of RAIF  
General Director of a Joint Stock  
Company "Sovmorts" Company  
**Anatoly NAZAROV**,  
President of a Joint Venture  
company Concern "Soyuzvneshtans"  
**Tengiz TATISHVILI**,  
President of a Joint Stock Company  
"Sovtransavto"  
**Eugene TRISHNEVSKY**,  
General Director of a Joint Stock Company  
"Sovinteravtoservice"  
**Valentin BALALAEV**,  
General Director of RAIF  
**Tatyana POLYANOVA**,  
Director of the Training Center of  
International Forwarders

Адрес редакции: 103775, Москва,  
ул. Петровка, д. 3/6. Тел./факс (095)  
927-86-68, 921-30-04, 927-89-39.  
E-mail: morvesti@cityline.ru  
www.rtcom.spb.ru/morvesti  
Общий тираж — 5000. Журнал  
выходит один раз в два месяца.  
Цена свободная. Зак. № 491. Привлечение к газете "Морские  
вести России". Регистрационный номер 017133. 101000, Москва,  
ГУП "ИПК "МП", Потоловский пер., 3, тел. 925-08-54.  
При перепечатке ссылка на журнал "Международный  
экспедитор" обязательна.

Editorial Office Address: 103775, Moscow,  
3/6, Petrovka St.; Tel/Fax: (095) 927-86-68,  
921-30-04, 927-89-39.  
E-mail: morvesti@cityline.ru  
www.rtcom.spb.ru/morvesti  
Total circulation — 5000 copies. Is edited  
once in two months.  
Набрано и сверстано в РИЦ редакции  
газеты "Морские вести России".  
Верстка Н. Васильевой, Р. Казанцева.

THE MAGAZINE IS EDITED IN RUSSIAN AND ENGLISH.  
ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ НА РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ.

## СОИЗДАТЕЛИ:

Редакция газеты  
"Морские вести России"  
Co-publisher:  
Editorial Office of the newspaper  
Maritime News of Russia



## Вниманию подписчиков!

В 2000 году редакция журнала  
"Международный экспедитор"  
начинает публиковать правила FIATA  
"Инкотермз 2000"  
на русском языке.

## В НОМЕРЕ:

**"Ф.Е.ТРАНС" — ПЯТИЛЕТНИЙ ОПЫТ  
ЭКСПЕДИРОВАНИЯ, НОВЫЕ  
ТЕХНОЛОГИИ И СХЕМЫ ПЕРЕВОЗОК** 2

**Андрей КИРЕЕВ**  
**ЭКСПЕДИТОРАМ НУЖНО СОЗДАТЬ  
БЛАГОПРИЯТНОЕ ПРАВОВОЕ ПОЛЕ** 8

**RUSSIA INCREASED EXPORT TO FINLAND** 15

**Леонид СМЕРНОВ**  
**ПРОШЛО ВРЕМЯ ОДИНОЧЕК** 16

**Андрей АНДРЕЕВ**,  
зам. генерального директора ЗАО "СЗТК"  
**МАЛОМУ БИЗНЕСУ — ЕДИНОЕ  
ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО** 18

**Рафаил БИКМУХАМЕТОВ**  
**МОРСКОЙ ФЛОТ РОССИИ  
ПО-ПРЕЖНЕМУ НУЖДАЕТСЯ В  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКЕ** 21

**"АЭРОФЛОТ" И "ШЕРЕМЕТЬЕВО"  
СОВМЕСТНО РАЗРАБАТЫВАЮТ ПРОЕКТ  
РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА** 24

**Константин СУВОРОВ**,  
ген. директор ЗАО "Морская  
техническая экспертиза"  
**ПУТЬ К СТАБИЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ  
РОССИИ ЛЕЖИТ ЧЕРЕЗ ЛОГИСТИКУ** 30

**МИНЭКОНОМИКИ НАПРАВИЛ  
ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ  
ПО БТС В ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ РФ** 36

**Анатолий КАДР**,  
ген. директор ООО "Инженерно-промышленная  
компания "Подъемтрансмаш и партнеры"  
**РОССИЙСКИЕ КРАНЫ — НУЖНЫ** 47

## NB КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

Редакция газеты "Морские вести России"  
предлагает книгу "Кодекс торгового море-  
плавания Российской Федерации"

ЗАЯВКИ НАПРАВЛЯТЬ: т/ф: (095) 927-86-68,  
927-89-39,  
тел.: (095) 921-30-04.



# "Ф.Е.Транс"

**ПЯТИЛЕТНИЙ ОПЫТ ЭКСПЕДИРОВАНИЯ**

**НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И СХЕМЫ ПЕРЕВОЗОК**

Основная специализация компании — перевозки внешнеторговых грузов.  
Ключевые маршруты перевозок:

- *Китай — Забайкальск, Дружба — Россия — Китай;*
- *Страны АТР — дальневосточные порты — Россия;*
- *Европейские направления — Россия.*

Собственный логистический центр позволяет использовать действующие и создавать новые транспортные схемы.

В ЗАО "Ф.Е.Транс-Холдинг" входят компании, предоставляющие полный спектр транспортно-экспедиторских услуг:

ООО "Ф.Е. Транс" занимается организацией железнодорожных перевозок в международном сообщении. В ноябре 1999 г. компанией заключен Договор с МПС РФ на оплату экспортно-импортных перевозок в СКВ и получен собственный код плательщика по РЖД. Имеет Договоры с экспедиторскими организациями в России, Казахстане, Узбекистане, Киргизии, Белоруссии, Украине, Финляндии, железными дорогами Монголии и Китая, благодаря чему организуются перевозки грузов по железным дорогам стран СНГ, Финляндии, Монголии, Китая. Имеет 4 собственных представительства в Китае (Пекине, Гонконге, Тяньцзине, Шанхае) и филиалы в России (Находке, Владивостоке, Наушаках, Белгороде, Забайкальске). Является официальным экспедитором МПС РФ и оператором ускоренных контейнерных поездов Пекин-Москва, Москва-Владивосток.

ООО "Ф.Е.Транс-Терминал" специализируется на терминальной обработке грузов в г. Москве и внутрироссийских отправлениях по железной дороге по тарифам Прейскуранта 10-01, осуществляет техническое обслуживание собственных контейнеров в депо на ст. "Москва — товарная Курская" и "Кунцево-2".


ООО "Ф.Е. Транс-Карго" предоставляет полный комплекс услуг, связанных с таможенным оформлением грузов как импортных, так и экспортных. Имеет лицензию общероссийского таможенного брокера.

ООО "Трансэк-М" занимается автотранспортными перевозками. Располагает парком собственных автомобилей: 30 Mercedes и 50 МАЗ. Имеет тентованные полуприцепы объемом 82 куб. м и шасси-контейнеровозы для перевозок 20' и 40' контейнеров. Осуществляет регулярные перевозки в/из Финляндии и стран Западной Европы. Имеет лицензию общероссийского таможенного перевозчика.

Различные подразделения холдинга оказывают услуги по перевозкам контейнеров из портов стран Юго-Восточной Азии в Москву через порты Балтики с использованием сервиса крупных судоходных линий по доставке грузов авиатранспортом и их страхованию.

ЗАО "Ф.Е.Транс-Холдинг" является собственником контейнерного парка, численность которого на настоящий момент составляет 2000 40-футовых контейнеров и обладает полным пакетом лицензий на осуществление международной транспортно-экспедиторской деятельности с высоким уровнем сервиса.

- Ассоциированный член ФИАТА,
- Действительный член РАМЭ,
- Действительный член АСМАП,
- Ассоциированный член КСТСП,
- Член Национальной Ассоциации транспортников и грузовладельцев,
- Действительный член Ассоциации таможенных брокеров,
- Страховой агент САО "Ингосстрах". Страхование ответственности экспедитора.



**Валерий БАРЧЕНКО,**  
президент  
ЗАО "Ф.Е.Транс-Холдинг"

Компания "Ф.Е.Транс" работает на экспедиторском рынке с 1995 года.

В 1999 году преобразована в ЗАО "Ф.Е.Транс-Холдинг" — управляющую компанию с контрольными пакетами нескольких юридических лиц, осуществляющих транспортно-экспедиторские услуги на всех видах транспорта.





Искренние поздравления  
с юбилеем "Ф.Е.Транс"  
и пожелания благополучия,  
успешного бизнеса и здоровья!  
Мы уверены, что 5 лет для нас —  
это только начало долгого и  
интересного пути!

125812, Россия, Москва,  
Волоколамское ш., 2/1, офис 504  
Тел. (095) 974-10-00, 956-64-00  
Факс (095) 956-68-83  
e-mail: fetran@dol.ru,  
http://www.fetrans.ru







# ПО-ПРЕЖНЕМУ СМОТРИМ В БУДУЩЕЕ

**Геннадий ЖМОТОВ,**  
директор коммерческого центра  
ЗАО «Ф.Е.Транс-Холдинг»

*В разгар экономического кризиса (1998 г.) руководство холдинга приняло решение о создании собственного коммерческого центра (КЦ). Для привлечения дополнительных клиентов в КЦ был срочно сформирован отдел продаж сервиса, который возглавляет Александр Баль. В него вошли специалисты по железнодорожному, морским, мультимодальным и автомобильным перевозкам. Одновременно в рамках КЦ под руководством Алексея Иванова был создан отдел транспортной логистики, решающий в первую очередь вопросы использования собственных контейнеров с максимальной эффективностью. Третья структура КЦ — отдел по работе с клиентами (руководитель Светлана Шаманова), который позволяет решать оперативные вопросы, возникающие в процессе любой перевозки.*

## ВЫРУЧАЕТ УРОВЕНЬ СЕРВИСА

В течение трех лет с момента образования основным видом деятельности фирмы «Ф.Е.Транс» было экспедирование международных грузов в основном из стран юго-восточной Азии. Экономический кризис, постигший страну в августе 1998 года, доставил много неприятных моментов практически всем российским предприятиям, особенно работающим с импортом. Чтобы выжить, нам пришлось переоценить все свои возможности, заново пересмотреть стратегическую линию развития, а также инвестиционную политику, которой раньше, в общем-то, не было.

Было решено временно отказаться от ранее приоритетных направлений, в частности авто- и железнодорожных перевозок



на Европу и Финляндию, и переориентироваться на Китай.

За время существования компании в Китайской Народной Республике была создана сеть офисов, находящихся в основных грузообразующих районах, собственная складская база, контейнерные депо, собрана команда настоящих профессионалов — транспортников. Без преувеличения можно сказать о том, что представительство «Ф.Е.Транс» в Китае — самое крупное из всех представительств российских транспортников. С момента рождения нашей компании сеть представительств в Китае возглавляет Андрей Гаврилин — опытный профессионал, в совершенстве знающий проблемы китайского транспортного рынка.



**Андрей Гаврилин,**  
руководитель представительства  
«Ф.Е. Транс» в Китае

Достаточно сложный и многообразный китайский рынок мультимодальных перевозок заставил нас оперировать всеми необходимыми для этого бизнеса инструментами. Это договор с МПС России, лицензия общероссийского таможенного перевозчика, лицензия общероссийского таможенного брокера, лицензия на международные и внутрироссийские автоперевозки и т.д. Получив их, мы существенно снизили себестоимость перевозок и повысили качество предлагаемого сервиса.

Несмотря на использование сложных мультимодальных логистических



систем, сегодня мы можем смело заявить, что китайский рынок нами освоен в полном объеме. По общим оценкам, через филиалы «Ф.Е.Транс-Холдинг» сегодня проходит 50-60% экспортно-импортных перевозок между Китаем и Россией. И мы считаем это направление основным в нашем бизнесе.

Но достичь таких показателей, можно было только внедрив ряд инвестиционных проектов. Совместно с банками мы пришли к выводу, что нужны новые технологические и логистические схемы, новое технологическое оборудование. Родилась идея закупки 40-футовых контейнеров повышенной вместимости, так как в 1999 году на рынке российских железных дорог их было всего 200 штук, т.е. наблюдался явный дефицит. Две тысячи контейнеров были заказаны на Шанхайском и Тяньцзиньском контейнерных заводах. Они делали их довольно медленно — по 30-40 контейнеров в неделю, но в то время нас это устраивало.

Однако инвестиционный проект этим не закончился. Оценив свои возможности, мы поняли, что заказывать услуги у других партнеров по экспедированию становится невыгодно. Поскольку практически у всех транспортно-экспедиторских компаний наблюдается тенденция к доставке груза «от двери до двери», было решено создать собственный автомобильный парк. Буквально за два месяца были закуплены 30 тягачей «Mercedes» с полуприцепами, которые сегодня работают на европейских линиях. Помимо них были закуплены и 50 «МАЗов» — для работы в России.

Получив в свое распоряжение транспортные средства, наша компания стала уже транспортно-экспедиторской. Мы практи-



чески полностью отказались от привлечения в свой бизнес сторонних компаний и стали работать "своими инструментами". Высокий уровень сервиса при выполнении международных и внутренних автоперевозок гарантирован полным набором государственных лицензий и профессионализмом персонала. Лицензия таможенного перевозчика позволяет нам работать в любом регионе России. В 1999 году были организованы опытные перевозки автотранспортом из Китая в Москву через погранпереход Забайкальск — абсолютно новый маршрут. Оказалось выгодно и нам и клиенту. В то время это было быстрее, чем по железной дороге, а сроки доставки в бизнесе очень важны. Клиент сегодня платит и за скорость? и за качество, и за полноту сервиса.

Таким образом, **владея полным пакетом лицензий и транспортных возможностей, мы можем управлять себестоимостью своих услуг, не ухудшая при этом качество сервиса.**

Надо отметить, что за всем процессом транспортной цепочки, организованной холдингом, осуществляется тщательный контроль. У каждого водителя имеется мобильная связь, по которой можно получить информацию о месте нахождения груза и решать оперативные вопросы, организован ежедневный мониторинг перевозок железнодорожным транспортом. За счет этого соблюдается полный контроль за каждым участком мульти-модальной перевозки, будь то автомобиль, товарный поезд, пограничный переход или контейнерный терминал. Это нужно как нам, так и клиенту. **Мы не "берем" клиента дешевой — только максимальным уровнем сервиса.**

Еще одной немаловажной составляющей полного набора услуг, предоставляемых нашим клиентам, является надежное страхование перевозимого груза и ответственности экспедитора. Последние 4 года ЗАО "Ф.Е. Транс-Холдинг" является агентом крупнейшей российской страховой компании — ОСАО "Ингосстрах". От имени этой организации по Генеральному полису и на основании агентского договора мы осуществляем страхование грузов наших клиентов по льготным тарифам. Это очень удобно для клиента: он получает полный комплекс услуг в одной компании, а при наступлении страхового случая бремя сбора документов и предоставления в страховую компанию берет на себя агент, а "Ингосстрах" является стабильным гарантом возмещения убытков. Ответственность ЗАО "Ф.Е. Транс-Холдинг" и входящих в него юридических лиц при выполнении международных перевозок и экспедирования, где максимально покрываются все возможные риски, также застрахована. Кроме этого, застрахованы ответственность ООО "Трансек-М" как международного перевозчика, весь имеющийся парк и ответственность по перевозкам под таможенным контролем.

Отдельно хотелось бы рассказать о членстве в Международном координационном совете по транссибирским перевозкам (КСТСП) и Координационном совете по логистике (КСЛ). Активная работа с этими

организациями позволяет разрабатывать и реально осуществлять сложные трансконтинентальные логистические схемы.

Членство в КСТСП — это не только возможность постоянного общения с крупнейшими экспедиторами и транспортными министерствами и ведомствами многих стран, но и реальная оценка той работы, которую проводят члены этой организации для привлечения объемов перевозок с использованием Транссибирской магистрали. В основном усилия КСТСП направлены именно на контейнерные перевозки. Хочу выразить искреннюю благодарность за постоянную и эффективную помощь заместителю генерального секретаря КСТСП г-ну **Б.Лукову**.

Участие в работе КСЛ помогает формировать крупные мультимодальные транспортные цепочки. Оперативная и, самое главное, компетентная информация, которой щедро делится КСЛ, просто бесценна. Кроме этого, благодаря разработанной специалистами КСЛ программе логистического образования в Академии транспорта постоянно повышают свою квалификацию сотрудники нашей компании. Большое спасибо за это заместителю председателя КСЛ г-ну **Ы.Ташбаеву**.



**Игорь Махлов,**  
сотрудник ЗАО "Ф.Е. Транс-Холдинг"

#### **НАШЕ КРЕДО — ПОСТОЯННОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРЕВОЗОК**

Крупные предприятия и акционерные общества, владеющие передовым западным менеджментом, быстро сориентировались на международном транспортном рынке и поняли перспективы работы с большегрузными контейнерами, чего не скажешь о российских предприятиях. Некоторые из них до сих пор работают по старинке, с большим трудом ломая устаревшие технологии загрузки.

Наше кредо — совершенные технологии перевозок, предусматривающие использование современных модернизированных контейнеров.

Идею создания и использования контейнеров с боковыми дверями предложил сотрудник компании **Игорь Махлов**, который в течение нескольких месяцев безуспешно пытался уговорить "Щекино-Азот"

(г. Тула) загрузить наши контейнеры, идущие в Китай. При обсуждении вопроса о сокращении расходов при мультимодальных перевозках стало ясно, что клиент не желает отказываться от перевозок в вагонах именно из-за того, что в них удобнее осуществлять погрузочно-разгрузочные работы. Чтобы разгрузить или загрузить обычный контейнер, требуется специальное оборудование или подъемный кран, у некоторых предприятий нет контейнерных площадок. В то же время вагоны в большинстве случаев непригодны для интермодальных перевозок.

Выход был найден. Почему бы не сделать контейнер, который кроме стандартной торцевой двери имел бы еще и боковые двери, как у вагонов? Специалистами "Ф.Е. Транс-Холдинг" был разработан проект такого контейнера, который согласовали с МПС РФ и получили официальное разрешение на эксплуатацию. Пока таких 40-футовых контейнеров изготовлено 1000 штук. Один из них стоит на выставке Свердловской железной дороги как экспонат. Надо отметить, что это "ноу-хау" вызывает огромный интерес у перевозчиков и грузоотправителей.

Выполняя программу МПС о переключении перевозок грузов из крытых вагонов в контейнеры, мы предоставляем своим клиентам собственные контейнеры для отправки в них грузов на экспорт. В основном это грузы химической, нефтехимической и целлюлознобумажной промышленности.

Перевозка в контейнерах обладает массой преимуществ: это и дешевле, и быстрее, и сохранность груза гарантируется; становится ненужной перегрузка груза на европейскую колею и в портах; а главное — становится



еще возможным основной принцип современной перевозки — "от двери до двери".

Кроме того, используя современное, надежное и дешевое транспортное средство — крупнотоннажный контейнер с боковыми дверями, — предприятие сохраняет и традиционную схему погрузки в крытые вагоны. Многие грузоотправители стали отправлять свой груз в контейнерах только благодаря этому "ноу-хау".

К примеру, большинство торговых контрактов с китайскими грузополучателями заключаются по-прежнему на условиях "франко-вагон на границе". Перевозки в контейнерах помогают доставить груз непосредственно до дверей потребителя, что существенно повышает уровень прибыли продавца. А для китайских грузополучателей, которые по тем или иным причинам не же-



лают получать свой груз в контейнерах, идеальным вариантом является разработанная специалистами нашей компании совместно с МЖД КНР схема прямой перегрузки из контейнера в вагон. Схема стала возможна лишь при использовании выгрузки через боковые двери контейнера.

Еще одним примером использования передовых технологий стало производство опытной партии большеобъемных специальных вагонов на Тверском вагоностроительном заводе. В парке МПС России таких вагонов тоже нет. Внутренний объем этих универсальных вагонов составляет 170 куб. м. Сейчас мы разместили заказ на Мариупольском вагоностроительном заводе (Украина) на строительство вагонов объемом 200 куб. м. До сих пор их использовали "закрытые" организации для своих перевозок. Нам эти вагоны интересны прежде всего большим внутренним объемом. Товары народного потребления, в основном, груз легкий, но объемный. Максимальная загрузка такого вагона составляет 26 тонн, в то время как обычный вагон загружается на 10-12 тонн.

Сегодня у нас имеется 125 единиц большеобъемных вагонов (от 170 до 200 куб. м), которые позволяют, не дробя партии, осуществлять доставку груза до получателя в одном вагоне.



Новым словом, буквально революцией в железнодорожных перевозках между Россией и Китаем, явилось создание пункта перестановки колесных пар на монгольско-китайском погранпереходе Эрлянь.

В создание современного пункта по станции Эрлянь было инвестировано \$ 2,4 млн. с увеличением объема капитальных вложений до \$ 7 млн. концу 2000 г. Совместно с Министерством железных дорог КНР, управлением Хоххотской железной дороги, Пекинским НИИШТ были проведены динамические и статические испытания российского подвижного состава, разработаны и внедрены в производство модифицированные тележки колеи 1435, позволяющие использовать российский подвижной состав по сети китайских железных дорог. Разработаны инструкции по движению, эксплуатации и торможению. Получено официальное разрешение на эксплуатацию российского подвижного состава на территории КНР.

Выполненный гигантский объем предварительной работы позволил в ноябре 1999 г. нефтяной компании "Юкос" подписать первый в истории российско-китайских экономических отношений контракт на поставку российской сырой нефти в Китай.

Пилотные маршрутные партии поставлены на китайские нефтеперерабатывающие заводы. Планируемый объем поставок до конца 2000 г. составит 1 млн. тонн, с последующим увеличением годового объема поставок до 3 млн. тонн. С учетом того, что годовой импорт сырой нефти в Китай составляет более 30 млн. тонн, срок действия данного проекта не ограничивается.

Данный проект был одобрен на встрече глав правительств России и Китая и по их мнению является приоритетным направлением торгово-экономического сотрудничества в области топлива и энергетики.

В настоящее время нами, по просьбе правительства Китая рассматривается не менее значительный проект по перевозкам сжиженного газа из России в Пекин для нужд города. Начало проекта – 2000 год. Объемом поставок по данному проекту составит 300-400 тыс. тонн до конца 2000 года.

Хочется отметить, что основные клиенты и партнеры нашей фирмы не являются гигантами российской индустрии. Средние компании, выжившие после кризиса, работают на внешнеэкономическом рынке по жестким законам рынка, уровень выставяемых ими требований к перевозкам очень высок. Наверное, эти обстоятельства и помогли им с достоинством выйти из кризиса, а нам уверенно идти вперед с совершенно новой стратегией фирмы.

В отношении партнеров по бизнесу можно сказать одно — **мы активно ищем точки взаимодействия с другими фирмами, нам интересно сотрудничать.** Для нас очень важны устойчивое взаимодействие между экспедиторами и грузовладельцами. Совместные действия в разработке новых транспортных схем позволяют реализовывать внешнеторговые долгосрочные контракты на высшем уровне.

В работе с российскими грузоотправителями - экспортерами большую поддержку оказала вышедшая в 1998 году программа ЦФТО МПС России о переключении контейнеропригодных грузов из повагонных отправок в контейнерные. По ряду субъективных и объективных причин реализация данной программы набирает обороты не так быстро, как того хотелось бы.

Не секрет, что подвижной состав инвентарного парка МПС России порядком устарел и требует не только капитального ремонта, но и откровенного обновления и, самое главное, пополнения. Это же касается и большегрузных контейнеров парка МПС России. В собственности МПС России на сегодняшний день находится всего 200 40-футовых контейнеров.

Понятно, что существующим парком достаточно трудно обеспечить потребность в контейнерах каждого экспортера-импор-



тера. Понятны также причины, по которым МПС России не может обеспечить фитинговыми платформами даже существующий контейнерный парк. Также понятно, что на закупку новых контейнеров и фитинговых платформ, эксплуатационное обслуживание и ремонт, на оплату налогов и т.д. необходимы большие деньги. Достаточно трудное положение не только у МПС России, но и во всей стране.

Общеизвестно, что бюрократическая машина МПС России достаточно велика и неповоротлива. Во многих выступлениях министра путей сообщения России г-на **Н.Е. Аксененко** неоднократно отмечалось: "...в целях погашения дефицита российских большегрузных контейнеров необходимо активно привлекать к перевозкам по РЖД большегрузный частный контейнерный парк". Наверное, было бы логичным создать для всех контейнеровладельцев одинаковые условия эксплуатации собственного контейнерного парка на российских железных дорогах, тем самым обеспечив нормальную рыночную конкуренцию.

Этим значительно увеличился бы объем перевозок на данном маршруте, принося дополнительные финансовые поступления в МПС России.

На самом деле есть масса интересных предложений, реализация которых повлечет дополнительные прибыли МПС России, увеличение оборота контейнеров и выполнение всех заявок грузовладельцев. Над решением данных вопросов мы активно работаем с ЦФТО МПС России.

Хотя наш собственный, уже существующий, контейнерный парк сегодня работает с минимальными простоями, мы смотрим в будущее. Ведь сегодня мы сами неоднократно сталкивались с проблемой отсутствия фитинговых платформ для перевозки собственных контейнеров.

А в России говорят — "чем дальше в лес, тем больше дров". Видимо, дальше и с контейнерами, и с фитинговыми платформами будет не лучше.

Поэтому, чтобы обеспечить необходимый уровень организации перевозок и своевременность поставок внешнеторговых грузов, наша компания приняла решение о закупках в течение 2000-2001 гг. фитинговых платформ в количестве 2000 единиц.

Надеемся, что участие "Ф.Е.Транс" в программе создания операторских компаний на железнодорожном транспорте позволит максимально усовершенствовать контейнерно-железнодорожные перевозки в России.



# ВМЕСТЕ



работаем



отдыхаем



строим  
новые планы





18 февраля в Москве состоялось общее собрание Российской ассоциации международных экспедиторов. В собрании приняли участие руководители экспедиторских компаний – членов РАМЭ, представители Министерства транспорта, Министерства торговли, Государственного таможенного комитета, Торгово-промышленной палаты и др. заинтересованных министерств и ведомств.



## ЭКСПЕДИТОРАМ НУЖНО СОЗДАТЬ БЛАГОПРИЯТНОЕ ПРАВОВОЕ ПОЛЕ

– ЭТО ВХОДИТ В ЗАДАЧИ РАМЭ



В ПОВЕСТКЕ ДНЯ:

- Изменение в составе совета ассоциации;
- Прием в члены Российской ассоциации международных экспедиторов;
- Отчет о деятельности совета и дирекции за период с 18 марта 1999 г. по 18 февраля 2000 г.;
- Отчет об исполнении сметы доходов и расходов ассоциации за 1999 финансовый год;
- Утверждение программы деятельности Российской ассоциации международных экспедиторов на очередной отчетный период;
- Утверждение сметы доходов и расходов ассоциации на 2000 финансовый год;
- Подтверждение размеров вступительных и членских взносов на 2000 финансовый год;
- Исключение из ассоциации;
- Выдача свидетельств о членстве в ассоциации вновь принятым организациям.

Открыл и вел работу собрания президент РАМЭ **Дмитрий Зотов**.

Он отметил, что в отчетном периоде российские экспедиторы работали в достаточно сложной обстановке, что создавало определенные трудности. Несмотря на определенную стабилизацию экономики и некоторый рост экономического потенциала, экономическое положение в стране продолжает оставаться напряженным:

- по предварительным данным, доходы федерального бюджета были более чем на 11% ниже расходов;
- рост денежной массы превысил 600 млрд. руб. (или почти на 15% выше предусмотренных бюджетом);
- инфляция достигла почти 37%;
- цены на продовольствие выросли почти на 36%, а на промышленные товары — почти на 39%;
- бензин стал дороже на 169%;
- реальные доходы россиян стали на 15% ниже, чем в предыдущем году.

Все это привело к падению покупательной способности в стране и сокращению внутреннего спроса, что оказало прямое негативное влияние на деятельность экспедиторов. Заметно прослеживалось негативное воздействие на деятельность экспедиторов в сфере внешней торговли, от которой мы с вами полностью зависим, в частности: внешнеторговый оборот России в 1999 году снизился до \$103 млрд., что почти на 13% ниже, чем в предыдущем, 1998 году, при этом экспорт составил \$71,7 млрд. — на уровне

прошлого года, а импорт был на уровне \$31,3 млрд., а это только немногим более 70% объема импорта в прошлом отчетном периоде.

При этом в экспорте около 50% физического объема составляли топливно-энергетические товары. Приблизительно 40% в страны дальнего и 60% в страны ближнего зарубежья, т.е. те грузы, которые почти не требуют услуг экспедитора.

Второй статьей в экспорте России в прошлом году были черные и цветные металлы и изделия из них: 9% экспорта приходилось на долю машин и оборудования, 8% — на продукцию химической промышленности и 6% — на долю лесоматериалов и целлюлозно-бумажной промышленности. Эти данные показывают, что структура нашего экспорта не требует высокотехнологического экспедиторского обслуживания, что также не способствовало усилению активности российских экспедиторов.

Неблагоприятно обстояло дело в импорте, который, как правило, требует более активного и более совершенного экспедиторского участия. В частности, импорт ма-





производительной продукции сократился более чем на 40%, закупки зерна — на 45%, мяса птицы — почти в 5 раз, свежемороженой рыбы — почти на 30%, хлопчатобумажных тканей — на 14%, одежды текстильной и трикотажной — почти в 2,5 раза, химических товаров — в 8 раз. За перечисленным сокращением товаров произошло и сокращение экспедиторских услуг.

Такое развитие внешней торговли во многом послужило, по нашему мнению, причиной ухудшения финансового положения ряда наших членов, часть из которых оказалась не в состоянии выполнить свои финансовые обязательства перед ассоциацией. А отдельные из них вынуждены были уйти с российского рынка экспедиторских услуг.

В этих условиях совет и дирекция ассоциации делали все зависящее от них для облегчения положения членов ассоциации, принимали меры по созданию благоприятных и нормальных условий для их выступления на экспедиторском рынке.

Деятельность совета и дирекции РАМЭ была направлена на выполнение программы, утвержденной на предыдущем общем собрании членов ассоциации. Принималось активное участие в работе совета отраслевых объединений и экспортеров при Минторге РФ, совета ассоциаций при Министерстве транспорта, совета при ГК РФ, Торгово-промышленной палаты, прошедших всероссийских совещаниях и съездах, коллегиях Минтранса, заседаниях правительственной комиссии по транспорту, Комиссии по оперативным вопросам и МАПЕ.

В совете при Минторге ставились вопросы о необходимости разделения внешнеэкономической продукции между отечественными и иностранными экспортерами и импортерами, ознакомления РАМЭ с лицензиями, выдаваемыми внешнеторговым организациям на экспорт и импорт, участия отечественных экспедиторов в обеспечении транспортировки гуманитарной помощи и более тесной работы между отечественными экспедиторами и товаропроизводителями. На этом мероприятии членам РАМЭ ЗАО "Эксповестранс", АО "Аппарель-Групп", "Шереметьево-Карго", "Владивостоквнештранс" были вручены почетные дипломы лучших экспортеров и почетные знаки.

На Коллегии Минторга РАМЭ приняла участие в вопросе расширения внешнеэкономических связей Российской Федерации.

Ассоциация приняла участие и в ряде коллегий Минтранса РФ, где обсуждались вопросы сотрудничества со странами — членами СНГ и Балтии, а также совместного использования транспортных инфраструктур стран СНГ и Балтии. Поднимались вопросы по заключению соглашений и формированию нормативно-правовой базы, усилению работы по развитию транспортных коридоров и строительства балтийских портов; о повышении роли российских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг. Также дирекцией РАМЭ было предложено провести совместную Коллегию с Минторгом и усилить работу

совместно с ГК. Это предложение было поддержано министром транспорта РФ.

Совместная Коллегия Минторга РФ и Минтранса РФ прошла в январе 2000 г. с повесткой: "О состоянии и мерах по усилению взаимодействия российских товаропроизводителей (экспортеров и импортеров) с предприятиями и организациями транспортного комплекса страны". Решение Коллегии было направлено на законодательное закрепление за отечественным транспортом перевозки части экспортно-импортной продукции (от 50 до 100%) и улучшение взаимодействия отечественных экспортеров и импортеров и транспортных организаций. От РАМЭ прозвучало предложение о признании в законодательном порядке документов ФИАТА.

На Коллегии в МАПЕ, где рассматривались вопросы о разработке системы регулирования естественных монополий на транспорте и о введении реестров субъектов естественных монополий на транспорте, мы выступили с предложением комплексности тарифов на ж.д. транспорте, отмены введения МТГ на импортные грузы, прошедшие досмотр, и с просьбой поддерживать единую лицензию на экспедирование.

РАМЭ приняла участие в общем тарифном съезде транспортников России. Поддержали предложение об установлении тарифов, способствующих увеличению объема внешнеторговых грузов в смешанных перевозках, а также усилению связи внешнеторговых организаций с регионами.

На заседании Комиссии правительства по оперативным вопросам был снова поднят вопрос об увеличении загрузки отечественного транспорта внешнеторговыми грузами, об упрощении таможенных процедур при пересечении границы автомобильным транспортом, о продлении срока освобождения автотранспортных средств, закупаемых по лизингу от налога.

Дирекция РАМЭ приняла участие в организационном совещании созданной правительственной комиссии по транспорту, на котором представители Ассоциации были включены членами рабочей группы по смешанным перевозкам и транспортной логистике.

В Торгово-промышленной палате члены дирекции РАМЭ принимали участие в совещании советов ТПП по повышению конкурентоспособности транспортного комплекса России, о деятельности комитетов и комиссий ТПП РФ, конференции ТПП по итогам 1999 года.

Особо значимыми для нашей ассоциации были два мероприятия. На комитете по транспорту и экспедированию по поддержке предпринимательства рассматривались новые проекты Налогового и Таможенного кодексов.

До этого во исполнение решений общего собрания РАМЭ создан из сотрудников — членов РАМЭ комитет по таможен-

ным и налоговым вопросам. Председателем комитета был избран В.Сержантов, а заместителями — финансовый директор "Эксповестранс" И.Шварцман и директор ЗАО "Шереметьево-Карго" Г.Зубаков.

Поэтому при создании рабочих групп в комитете ТПП по рассмотрению Налогового и Таможенного кодексов они были включены в соответствующие рабочие группы. Надо отметить, что проект Таможенного кодекса на рабочей группе подвергся серьезной критике, и за подписью председателя ТПП и председателей ассоциаций в Госдуму направлено письмо, требующее отзыва этого варианта и создания нового варианта проекта Таможенного кодекса.

В настоящее время создана группа при ГК по доработке Таможенного кодекса, в которую вошли и представители от комитета по транспорту и экспедированию, в т.ч. и представители РАМЭ В.Сержантов и Г.Зубаков. Группа по Налоговому кодексу также направила свои замечания в Госдуму. В этой группе от нашего комитета участвует И.Шварцман.

Одним из основных мероприятий, проведенных ТПП на базе комитета по транспорту и экспедированию, было проведение Тарифной научно-практической конференции, которая прошла в конце ноября 1999 г. Темой конференции было взаимодействие различных видов транспорта при перевозке грузов в смешанном сообщении. В организованных пяти секциях были охвачены вопросы о подготовке предложений по совершенствованию тарифной политики, созданию современных товаропроводящих систем, повышению роли экспедитора в осуществлении интермодальных смешан-



ных перевозок, анализ и подготовка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы, организации и осуществлению смешанных перевозок, анализ и выработка предложений по совершенствованию налогового и таможенного законодательства. Во всех секциях принимали участие представители от членов нашей ассоциации, но пассивное, хотя на совете РАМЭ, на котором принималось решение об участии в этой конференции, все представители были утверждены.

Продолжая сотрудничество с СОРОССом, с АСОПом, в докладе выдвигались также и их предложения, связанные с облегчением таможенного и налогового режима на водном транспорте и в портах. На





пленарном заседании и на секциях поднимались вопросы о необходимости поддержки на правительственном уровне использования документов ФИАТА, особенно при организации смешанных перевозок, введения единой лицензии для экспедитора. Мы также отметили, что разработанный Минтрансом РФ в последней редакции закон "О транспортно-экспедиторской деятельности" требует коренной переработки, т.к. противоречит статье 41 ГК, в которой говорится о законе на экспедирование, а не о деятельности экспедитора. Все предложения были поддержаны на секциях и получили отражение в решениях Тарифной конференции.

На Консультативном совете по таможенной политике при ГТК был рассмотрен вопрос о Таможенном кодексе и принято решение приступить к его доработке, создав рабочую группу для учета и тех предложений, которые были направлены ТПП в Госдуму. Во исполнение принятого на предыдущем собрании решения совместно с АС-МАП было проведено совещание экспедиторов и автоперевозчиков. К сожалению, далеко не все предложения РАМЭ были приняты и реализованы на практике.

Продолжалась работа с Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). По приглашению членов совета РАМЭ в июле на встречу с министром транспорта Сергеем Франком приехали президент ФИАТА г-н Дахмани и директор г-н Сангалетти. Обсуждались вопросы взаимодействия ФИАТА, Минтранса и РАМЭ. Г-н Дахмани поставил вопрос о том, что было бы желательно иметь в руководстве одного из институтов или комитетов ФИАТА представителя от РАМЭ. Предложена и принята кандидатура директора ЦПК Татьяны Поляновой в Комитет по образованию, предлагается предложить еще несколько кандидатур в рабочие органы ФИАТА.

С 22 по 26 октября 1999 г. в Дубаи (Объединенные Арабские Эмираты) проходил очередной Всемирный конгресс ФИАТА, в работе которого мы приняли участие. В конгрессе приняли участие свыше 20 представителей компаний — членов РАМЭ. Всего в конгрессе приняли участие свыше 1000 экспедиторов из 82 стран мира.

Тема конгресса — переход к новому тысячелетию. Проходящая в рамках конгресса выставка отразила фактически достижения экспедиторской отрасли.

На совете директоров обсуждались общие проблемы экспедиторской отрасли, политика ФИАТА на ближайший период, а также финансовые и административные вопросы. К ФИАТА присоединилось CLECAT — представительный орган экспедиторской отрасли в Европейском Союзе в Брюсселе.

На заседании Института воздушных перевозок обсуждались вопросы Агентского соглашения и Монреальской конвенции. Было признано необходимым разработать новое Агентское соглашение и принять для работы Монреальскую конвенцию 1999 года, которая разрешает использовать электронные накладные воздушной перевозки.

Институтом по таможенным и торговым вопросам рассмотрены положения новой Киотской конвенции.

Институт мультимодального транспорта представил меморандум о взаимопонимании по ряду вопросов, решение которых направлено на либерализацию железнодорожного транспорта Восточной и Западной Европы.

Консультативный орган по юридическим вопросам рассмотрел новый закон о судостроении США и новый Инкотермз 2000 г.

На Генеральном совете был избран новый президент ФИАТА — г-н Кристофер Жиллеспи (Канада). Президент Федерации экспедиторов Голландии пригласил всех участников на следующий конгресс, который будет проходить в Роттердаме.

В прошедшем году совет и дирекция рекомендовали в ассоциированные члены ФИАТА 11 членов. Это: **Нефтехимтранс, Мортранссервис, Астморрыбпорт, Бедфорд Групп Сервис, Инсервис СТ, Транс ТЭК, Транссибирский Экспресс Сервис, Форинтранс, Росинтранс, Совфрайт, Новоторик.** Таким образом, число членов ФИАТА от РАМЭ составляет 58.

Однако недостатком в этом важном деле можно считать нередкий самостоятельный выход наших членов в ФИАТА с просьбой принять их в ассоциированные члены. Ассоциация неоднократно информировала экспедиторов о том, что членство экспедиторских организаций в ФИАТА происходит только через национальные экспедиторские ассоциации — действительных членов ФИАТА.

В течение года РАМЭ представила 7 членам право выдавать своим клиентам документы ФИАТА. Это экспедиторские компании: **Дело-Ф, М&М Москва ГмбХ, Союзхимтранс, Экспедитор, Евро-сиб, Астморрыбпорт, Форинтранс.** Всего документы ФИАТА теперь имеют право выдавать 35 наших членов.

В отчетном периоде продолжалась работа по увеличению числа членов нашей

ассоциации. Были направлены персональные приглашения с предложением вступить в РАМЭ руководителям более чем 600 экспедиторских организаций, в основном компаний, получивших лицензии на экспедирование. Для расширения числа членов ассоциации была использована выставка "Транспорт России-99".

В результате этой работы совет и дирекция приняли решение о приеме в члены ассоциации 26 организаций.

Основная часть работы совета и дирекции, как уже об этом упоминалось выше, была посвящена созданию нормальных условий для выступления экспедиторов на рынке услуг. Этой цели подчинена наша информационная и консультационная деятельность. В целом не было ни одной недели в году, когда бы из ассоциации не выходил документ, направленный на содействие решению вышеуказанной задачи. Всего в течение года вышло более 60 документов такого плана, в т.ч.: по тарифной политике, изменениям в тарифах российских железных дорог и железных дорог стран СНГ, спискам таможен, таможенных складов и складов временного хранения, правилам перевозок грузов отдельными видами транспорта, правила заполнения таможенных деклараций, справкам и статистическим данным о внешней торговле России, технологии таможенного оформления на отдельных видах транспорта, о правилах применения книжки МДП и т.д. Эти документы позволили членам ассоциации пройти отчетный год без каких-либо сбоев в информационно-консультационном обеспечении.

Ассоциация постоянно информировала своих членов о принимаемых федеральными органами власти, Госдумой, правительством России решениях, касающихся экспедиторской и связанной с экспедированием деятельности.

Недостатком в этой сфере деятельности можно считать отсутствие у нас возможности направлять документы в адресном порядке.

Продолжает выходить наш журнал "Международный экспедитор". В течение года было выпущено 6 номеров этого печатного органа РАМЭ. В них была продолжена практика основного освещения деятельности одной экспедиторской компании в каждом но-





мере журнала (в основном юбиларов) при соприкосновении новостями из внешнеторговой, транспортной и экспедиторской деятельности, а также международных правил и конвенций.

В отчетном периоде продолжалась устойчивая работа по обучению экспедиторских кадров в Центре повышения квалификации РАМЭ при МГИМО.

В течение этого времени проведено шесть двухнедельных курсов, на которых прошли обучение и получили соответствующие свидетельства 70 представителей экспедиторских организаций, членов ассоциации. Кроме того, проводились занятия по совместной программе в Учебном центре АСМАП, выпущена также одна группа слушателей, обучавшаяся по отдельной программе в транспортно-экспедиторской компании "Шереметьево-Карго".

Следует особо отметить работу по получению признания мировым экспедиторским сообществом 178-часовой российской программы повышения профессиональной квалификации международных экспедиторов. В марте отчетного года эта программа была согласована на пленарной сессии ФИАТА в Цюрихе, а в октябре программа была нами защищена на 28-м конгрессе ФИАТА в Дубаи. В подтверждение этого нашей ассоциацией комитетом ФИАТА по образованию выдан сертификат, утверждающий нашу программу обучения экспедиторов как отвечающую требованиям ФИАТА и предоставляющий нам право выдавать слушателям, прошедшим эту программу, экспедиторские дипломы ФИАТА.

Таким образом, Россия стала 33-й страной, получившей право обучать и выдавать дипломы, соответствующие мировым стандартам. Этот факт служит доказательством мирового уровня качества услуг наших членов и сам по себе повышает их конкурентоспособность.

После международного признания этой программы нами были приняты меры по организационному совершенствованию нашей системы обучения. В частности, в ноябре 1999 г. была зарегистрирована в качестве самостоятельного юридического лица некоммерческая организация "Центр повышения квалификации Российской ассоциации международных экспедиторов". Сейчас проводится работа по получению государственной лицензии на проведение занятий по утвержденной ФИАТА программе.

Таким образом, фактически мы уже имеем свой независимый учебный центр.

Однако надо отметить, что нормальной работе центра по повышению квалификации мешает отсутствие у него пока постоянного помещения. Для решения этой проблемы надо иметь 50 кв. м площади, на аренду которых уйдет \$10-12 тыс. в год. Предлагается обсудить вопрос о создании фонда этого центра с внесением в него каждым членом ассоциации по \$100 в текущем году.

В представленном вам проекте программы работы совета и дирекции РАМЭ на 2000 год в основном отражены следующие направления:

1. Участие в создании нормативно-правовой базы в части, связанной с экспедированием, в Таможенном и Налоговом кодексах, законодательстве по транспортному экспедированию и смешанным перевозкам.

2. Участие в работе федеральных органов по вопросам, связанным с экспедированием.

3. Подбор и привлечение новых членов в РАМЭ.

4. Информация о нормативно-правовых и тарифных изменениях, влияющих на экспедиторскую деятельность.

5. Дальнейшее продолжение и совершенствование процесса обучения на наших курсах.

В связи с тем, что генеральный директор АО "Совмортранс" г-н В.Саков поменял свою должность и просит исключить его из совета РАМЭ, а генеральным директором СМТ избран Вячеслав Виноградов, в состав совета директоров ассоциации вводится г-н В.Виноградов.



#### ВЗНОСЫ НАДО ПЛАТИТЬ

Эксперт ООО "Конперн Союзвнестранс" Олег Никитин отметил, что вопрос членских взносов в РАМЭ является краеугольным для самих членов ассоциации.

Он подчеркнул, что большая часть формируемого фонда от взносов идет на уплату членских взносов в ФИАТА. Кроме того, отсутствие этих средств или стесненные ассоциации в смете не дает ей возможности нанять квалифицированного юриста, без которого работа РАМЭ была бы неполноценна.

В отношении готовящегося сегодня закона об экспедиторской деятельности г-н О.Никитин отметил, что работа над ним в различных ведомствах и общественных организациях идет уже пять лет. Он подчеркнул, что **первую ошибку** на пути в этом направлении Минтранс сделал, создав внутри себя экспедиторский отдел, который в общем-то к Минтрансу не имеет никакого отношения.

По словам О.Никитина, в свое время «Совмортранс» входил в систему Минвнешторга и Техвнештранса. И это было не случайно, потому что экспедитор — представитель грузовладельца, а не перевозчика. Вместе с тем, по его мнению, Минтранс, создавая закон о ТЭД, представляет экспедитора в роли представителя перевозчи-

ка, что, естественно, ведет к трудностям. Такое понятие использует и МПС РФ. При этом дошло до того, что МПС объявило конкурс на экспедирование на Транссибирской магистрали. В итоге имеем схему: платит грузовладелец, а нанимает — МПС.

По мнению О.Никитина, экспедиторским делом должны заниматься в Минэкономике или в Минторге.

**Вторая ошибка** — это то, что экспедитор сегодня зачастую выступает в роли перевозчика, а перевозчик — в роли экспедитора. Следовательно, закон должен предусматривать все эти случаи.

Если экспедитор купил судно занимается морскими перевозками и экспедированием, то, с одной стороны, он руководствуется Кодексом торгового мореплавания, с другой стороны — экспедиторским законом, а если его нет, положениями, которые разработает РАМЭ.

Кроме того, законов об экспедировании нет нигде, кроме США, Японии и некоторых других стран. А участников экспедирования в России всего около 100 компаний.



#### СТАВКИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ РАВНЫМИ

Представитель АО «ТрансРейл Центр» Владимир Захаренко отметил, что сегодня к МПС РФ накопилось много вопросов в отношении совместной работы с экспедиторскими организациями, деятельность которых напрямую связана с железными дорогами. По его словам, сегодня естественный монополист МПС «творит, что хочет», совершенно не считаясь с экспедиторскими фирмами. К примеру, захотелось ему ввести порядок проверки оплаты транзитных грузов, вопреки технологиям работы на железнодорожном транспорте, и он его ввел. И сделано это за счет экспедиторов и, в конечном итоге, за счет грузовладельцев. Сегодня этот сбор на железных дорогах собирается по-разному: у одной — \$4, а у другой — \$6. Раньше руководители железных дорог собирали, советовались, как сделать так, чтобы государству и предприятиям не навредить. А сегодня применяется один принцип: не устраивают тебя ставки сборов, уходи с экспедиторского рынка.

А экспедитор должен выигрывать клиента на услугах, работой с терминалами, взаимодействием с таможенными брокерами, но при равных ставках для всех участников рынка.



Еще одна проблема связана с получением вагона для погрузки. В последнее время ощущается огромный дефицит подвижного состава и решать его МПС не торопится. Строить вагоны за счет средств отрасли дорого и невыгодно — налоги на основные средства высокие, а мелким компаниям иметь свой подвижной состав не под силу. Как же работать с грузоотправителями, если даже возить скоро будет не на чем?



**ТАРИФЫ В УЩЕРБ ДЕЛУ**

Директор компании АО «Фетэксим» Г.Артамонов (порт Владивосток) сообщил, что прошлый год был для всех портов Дальнего Востока отличным от других лет: порты переработали свыше 5 млн. тонн каждый. Прежде всего это металлопрокат с уральских металлургических комбинатов.

Но с начала 2000 года увеличены железнодорожные тарифы на перевозку проката в ущерб интересам портов, судоходных компаний, экспедиторов и самих металлкомбинатов. Так, в частности, тариф на кантанку увеличился с \$40 до \$43, а на рулонную листовую сталь — на \$15.

Отсюда напрашивается вывод, что в российской экономике все правила диктует МПС, не считаясь при этом с интересами других отраслей. На федеральном уровне принимаются законы по пользованию вагонами, в которых порты, являясь перевалочной базой, определены как клиенты, на территории которых стоят вагоны, и порты должны платить за пользование вагонами.



**БЕСПОЛЕЗНЫЕ ЗАКОНЫ**

Представитель АО «Транссервис ЛТД» заявил, что закон об экспедиторской деятельности, по крайней мере сегодня, не

нужен. По его мнению, все многообразие экспедиторской работы по пунктам расписать невозможно, а вопросы, встречающиеся в экспедиторской деятельности, отражает имеющийся закон о предпринимательской деятельности.

Вместе с тем, он отметил, что в настоящее время практически любой российский закон не в силах защитить экспедитора на международном рынке. В качестве примера он привел случай из практики своей фирмы: осуществлялась поставка отечественных грузовиков в порт Арика (Чили). Судовладелец «Балт Америка» не выполнил обязательства по контракту, который предусматривал прямую доставку, и задержал груз на месяц, осуществив промежуточную выгрузку в порту Антверпен, где груз пролежал несколько недель. Сейчас идет судебная тяжба с «Балт Америка», но помощи от российского законодательства ждать не приходится. Хотя сделки осуществлялись на уровне первых лиц экспедиторской и судоходной компаний.

Также у компании был прецедент с пропажей груза из грузовиков в Литве, шедших по системе TIR CARNET. Фирме до сих пор приходится решать вопросы поиска товара с литовской полицией.



**САМИ СЕБЕ ПОМОШНИКИ**

Заместитель министра транспорта Александр Лагутин сообщил, что работа над ТЭД проходит под его ведением, практически с момента заступления на эту должность. При этом, отметил он, ошибочно полагать, что Минтранс РФ занимается только перевозчиками. Это в корне неверное мнение. Поэтому сегодня экспедиторам следует думать не о том, к какому ведомству примкнуть, а самим помогать создавать такое законодательство, которое облегчило бы жизнь этому роду деятельности.

В России транспортное экспедирование только встает на ноги и пока не развито, а это важный элемент в рынке международных перевозок, и Минтранс этим серьезно озабочен. Поэтому закон о ТЭД может многое и не решит, но хотя бы поможет экспедитору. В частности, как решить вопрос, если истек срок исковой давности, вопросы страхования, претензионная работа и пр. Даже эти три вопроса важны и должны найти свое закрепление в законе.

МПС действительно мощнейший монополист. После Газпрома он второй в стране.

Однако местные пассажирские перевозки убыточны и вынуждены покрываться из грузовых тарифов. Но если существует рынок, то условия работы должны быть у всех одинаковые. А с этим можно бороться только законными мерами.

Вес РАМЭ в Минторге РФ очень высокий. Если у экспедиторов есть вопросы, то они должны быть поставлены именно через РАМЭ.

Подготовка новых кадров — немаловажный вопрос. В РАМЭ есть свой учебный центр, Минтруд ввел специальность — транспортный экспедитор, чего раньше не было. Также вышел приказ Минтранса и Минтруда о количестве и темах обучения. В настоящее время Минобразования готовит программу подготовки транспортных экспедиторов, которая должна быть общероссийской.

Что касается лицензирования, то здесь все понятно — единая лицензия нужна. Ведь не важно, каким видом транспорта перевозится груз. Закон о лицензировании говорит, что если вид деятельности называется транспортно-экспедиторским, то в лицензии будут вписаны все виды работ/услуг, которыми компания будет заниматься.

На сегодня в общероссийском классификаторе нет видов деятельности работ и услуг, которыми занимается транспортный экспедитор. В связи с этим экспедиторам нужно настаивать на том, чтобы в законе появилась статья о получении одной лицензии на все выполняемые виды работ/услуг.



**ПОД ПРЕССОМ МОНОПОЛИЙ**

Начальник отдела маркетинга АО «Рейл Сервис» Ольга Мельникова отметила, что сегодня экспедитор, вступая в РАМЭ, преследует определенные цели. Прежде всего — для решения насущных проблем, связанных именно с экспедированием. Поэтому закон о ТЭД нужен хотя бы для того, чтобы найти место экспедитору во всей совокупности обстоятельств. Но к этой проблеме нужно подойти, учитывая все аспекты деятельности. Экспедитор сегодня поставлен в такие условия, в каких он не был никогда: ему диктуют, как жить, работать и просто существовать. Более того, монополисты, о которых сегодня уже говорили, заявляют: «Такого института, как экспедирование, существовать не должно. Всем должен заниматься сам перевозчик, а экс-



педитор нужен пока, для того, чтобы закрывать прорехи в процессе перевозки».

Ситуация на железнодорожном транспорте складывается явно не в пользу экспедиторов, направленная на их вытеснение с железных дорог. По словам О.Мельниковой, уже сам договор, который предлагает МПС через ЦФТО, является разбойничьим и грабительским. В нем совершенно безапелляционно экспедитор ставится в такие условия, в которых он работать не может. А в ответ на возражения по договору можно услышать одну фразу: «Вы хотите работать — и вас тоже закроем».

Эти вопросы необходимо решать уже сейчас, и помочь в этом могут заинтересованные организации, которые входят в РАМЭ.

«Вступая в РАМЭ, мы считаем, что через эту организацию можно будет поставить экспедитора в более цивилизованные условия и начать решать вопросы, которые будут способствовать развитию нашего бизнеса», — подчеркнула г-жа О.Мельникова.



#### У МИНТРАНСА СВОИ ЗАБОТЫ?

Генеральный директор АО «Шереметьев-Карго» Геннадий Зубаков сообщил, что почти полгода в России в третий раз отмечены доставки грузов из аэропортов в глубь страны. И это, к сожалению, почему-то никого не волнует, кроме самого экспедитора. Минтранс заявляет, что у авиации своя система, и предлагает устранить.

Рассмотрим пример: допустим, пришел груз в аэропорт. Что с ним делать дальше? В страну этот груз не попадает. Как быть в таком случае экспедитору? Кто сегодня поддерживает экспедиторов на уровне государства? Получается, что никто. Минтранс однозначно решает совершенно другие вопросы. Выяснил, этот вопрос ничей. У Минтранса в этом случае экспедитор выпадает из поля юрисдикции. Это наблюдается и по работам различных комитетов: по таможенной политике, по выработке Таможенного кодекса и т.д.

Почему Минтранс пишет закон о ТЭД, абсолютно не принимая во внимание проблемы экспедиторов? В АСМАПе тоже постоянно обсуждаются проблемы автомобильных перевозчиков у нас в стране, дискриминация национальных автоперевозчиков. При этом каждая колонна АСМАП организовала учебно-транспортно-экспедиторское агентство и заявляет: «Мы сами экспедиторы».

Почему министерства не поддерживают экспедиторов на государственном уровне?

Можно, конечно, осуществлять поддержку на уровне РАМЭ, но тогда необходимо срочно пересматривать положение о бюджете этой организации. На постоянной основе завести своих юристов, иметь своих представителей в различных ведомствах, усилить связь с Госдумой РФ. Сегодня все работает на инициативной основе, в свободное от основной работы время. Есть комитеты, в которых работают лишь по 3-4 организации. Что, никого больше не волнует участие в разработке законов? Скорее всего просто никто не верит, что можно что-то изменить. А зря, можно!



#### ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ

Представитель компании «Волгаинттранс» г-н В.Щепков затронул вопрос лицензирования. По его словам, для того, чтобы перевезти груз из Европы в глубь России, требуется иметь лицензии на ТЭО грузов морским транспортом, лицензии склада временного хранения и много других. А это все обходится экспедитору очень дорого. Для маленькой компании, а большинство экспедиторских фирм маленькие, это не по силам.



#### НУЖЕН СТАТУС

Представитель «СВТ Интернационале» г-н Н.Черешнев отметил, что несмотря на то, что экспедитор — одна из самых древних профессий, в России у него нет своего статуса. Поэтому говорить, что закон о ТЭД не нужен, сейчас крайне вредно именно для самих экспедиторов.

Статус нужен как экспедиторскому делу, так и самой РАМЭ, чтобы к ней прислушивались, чтобы она имела такой же авторитет, как ФИАТА, объединяющая се-

годня 35 тыс. экспедиторов. Нужны конкретные действия и прежде всего в области законодательства.



#### ОБЪЕДИНИТЬ УСИЛИЯ

Директор центра повышения квалификации при РАМЭ Татьяна Полянова призвала экспедиторские фирмы уделять больше внимания совершенствованию кадров. Она сообщила, что центр за прошедший год достиг значительных успехов, курсы работают по нескольким программам и большинство из них — краткосрочные. Сейчас осуществляется подготовка курсов по фрахтованию и претензионной работе и по другим темам.

Центр уже имеет разрешение ФИАТА выдавать определенные сертификаты, но для этого нужно перестраивать систему работы курсов, увеличивать количество часов обучения, вводить тестирование. При этом РАМЭ не имеет права выдавать эти сертификаты, а центр может только рекомендовать желающих получить эти сертификаты для подтверждения квалификации. Если сегодня программа повышения квалификации в центре составляет 80 часов, то ФИАТА сертифицировала программу в 150 часов.

Однако у центра ПК до сих пор не решен ряд проблем, которые не позволяют в полной мере вывести систему на должный уровень.

Среди них отсутствие своего помещения для проведения занятий, отсутствие зарплат работникам и преподавателям (курсы основаны на чистом энтузиазме). Т.Полянова подчеркнула, что центр ПК не получает средств от РАМЭ в расчете, что будет востребован экспедиторскими организациями. Но, к сожалению, экспедиторы до сих пор не поняли, что будущее за юридически и экономически подготовленными фирмами, грамотно решающими свои задачи. Такие фирмы будут сертифицированы ФИАТА, что дает им право свободно работать на международном экспедиторском рынке.

Вторая проблема — оборудование. Центр не располагает компьютером, а компьютер — это информация, дистанционное обучение. Сейчас в центр приезжают издавать, а чтобы получить знания, можно сделать дистанционное обучение, весь мир сейчас этим занимается. Обеспечение учебными пособиями и документами можно сделать с помощью дискеты.



При центре можно было бы создать аналитическую группу, которая занималась бы маркетинговой работой, анализом рынка и пр. Но проблема одна — отсутствие компьютера. При центре можно было бы создать информационную страничку в Интернете. В этом деле надо только объединить наши усилия.



**УВЕЛИЧИТЬ БЮДЖЕТ АССОЦИАЦИИ**

Генеральный директор АО «Совтрансавто» **Тенгиз Татишвили** сообщил, что прошло уже 10 лет со дня создания РАМЭ. Тогда в нее вошли 4 организации: СИАС, СТА, СМТ, СВТ. Эта организация была нужна как воздух. Было ясно, что в стране будут появляться другие экспедиторы, которые станут ее членами, чтобы объединиться, получить защиту и иметь информацию по всем вопросам экспедиторского дела.

Вопрос о совместной работе с МПС по-прежнему на первом плане. Экспедиторам с ним стало очень тяжело работать. МПС действует по элементарному принципу —

выживаются те экспедиторские организации, где МПС не является учредителем. Остальным диктуются условия, которые косвенно способствуют уничтожению экспедиторов на железнодорожном транспорте.

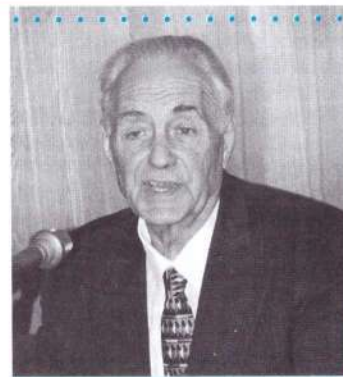
В отношении бюджета РАМЭ необходимо срочно принять решения по его увеличению. Ведь других поступлений в этой организации нет. Понятно, что только имея средства, можно будет создавать группы специалистов, юридические службы, которые могли бы готовить документы, с которыми можно было выходить во властные структуры и защищать интересы экспедиторов. Тот аппарат, который мы имеем на сегодняшний день, не имеет возможности даже переработать информацию. Давайте поддерживать свою ассоциацию.

Институт экспедиторов в цивилизованных странах существовал всегда, а в нашей стране 90% руководящих работников правительства и министерств до сих пор представляют экспедитора как человека в телогрейке, который садится рядом с шофером и едет за ящиком гвоздей. Поэтому, чтобы все это преобразовать, законы о ТЭД нужны обязательно.

\*\*\*

В заключение собрания выступил президент РАМЭ **Дмитрий Зотов**. Он отметил, что доклад вызвал много суждений, но главным является мнение членов, что ассоциация недостаточно активно работает с МПС. Действительно, сегодня МПС взял курс на создание своих экспедиторских компаний, что создало ряд проблем. Но это не делает скидку РАМЭ, которая, очевидно, должна была обратить большее внимание на работу с этим ведомством.

Второй вопрос — закон о транспортно-экспедиторской деятельности. За время



его подготовки экспедиторы “соломали много копий”. Недаром закон два года ходит между правительством и министерствами, но дальше не идет. Однако, обойтись без закона не удастся, а значит надо продолжать делать этот закон не о деятельности транспортного экспедирования, а об экспедировании. Причем в этом законе также идет речь о лицензировании. Если не сумеем уйти от тех 10 лицензий, которые сегодня нужны экспедитору, будет плохо. Поэтому необходимо будет усилить взаимодействие с Минтрансом РФ.

И третий вопрос — необходимо расширять аппарат ассоциации. РАМЭ создает комитеты на общественных началах, которые, конечно, работают, но это далеко не то, что хотелось бы. Расширять аппарат придется сначала за счет присутствия в нем специалистов-юристов. Это потребует определенных затрат, но на это пойти придется. Иначе можно лишиться гораздо большего.

**Андрей КИРЕЕВ,**  
наш спец. корр.

**СПИСОК УЧАСТНИКОВ СОБРАНИЯ РАМЭ**

АВТ	ЕКаТЭК	Морцентр-ТЭК	С.-Петерб. филиал Военно-
Автовазтранс	Желдорэкспедиция	Мострансавто	страх. комп.
Азовинфлот	Ингосстрах	МСТ Петербург	Сток Транс Сервис
Ай-Ти-Эс Джапан	Инкорстрах	МСТ Шиппинг Сервис	Стрелецкое-Терминал
АКА Транс	Инкотек	Находкинский рыбный порт	Техвнештранс
Архмортэк	Инсервис СТ	Нефтехимтранс	Транс Ванино Корпорейшн
АСМАП	Интек	НМТП (Находка)	Транс бил Сервис
Астморрыбпорт	Интранс	НМТП (Новороссийск)	Транссибирский Экспресс Сер-
Балтийская экспедиторская	Италсотра	Новоторик	вис
компания	Калининградвнештранс	Петербург-Внештранс	Транс Экспедишн
Бедфорд Групп Сервис	Калининграджелдорэкспеди-	Петра-Восточный	Транско
Беломортранс	ция	Рейл Сервис	Транс-Логик
Бис-Транс	Комивнештранс	Ролиг	Транс-НАО
Викэн	Комос Шиппинг	Росатранс	ТрансРейл-Вест
Вильсон	Компания “МАЙ”	Росинтранс	ТрансРейл-Восток
Владивостоквнештранс	Лабрис	Русмарин	Трансрейл-Центр
Вм Х. Мюллер Лтд	Лакор	Сахалинвнештранс	Транссервис
Внештранс	ЛУКойл-Транс	СВТ Восточный	ТрансТЭК
Внештранс-транзит	ЛУКойл-Черноморье	СВТ Интернационале	Трансэк
Волга-Дон-Транссервис	М&М Москва ГмбХ	СВТ-АВИА	Трансэксим
Волгаинтранс	Магдиа	Северстальтранс	ТЭКО Маритайм
Волгоградвнештранс	Марикам	СЗТК	Фетэксим
Волготанкер	Медведь	Си Экспресс	Форинтранс
Выборгвнештранс	Межтранс	Силвер Винд	Формаг
Дальвнештранс	Мивитранс	Совинтеравтосервис	Читавнештранс
Данак-Восток	М-Интранс	Совмортранс	Шереметьево-Карго
Дело-Ф	Модуль	Совтрансавто	Шикон
Диалог Фрахт Интернешнл	Морское агентство в порту Ду-	Совфрагт	Эконому
Евросиб	динка	Союзвнештранс	Эксповестранс
Евро-Шиппинг и Форвардинг	Мортранссервис	Союзхимтранс	Экстес-Транспорт Якорь



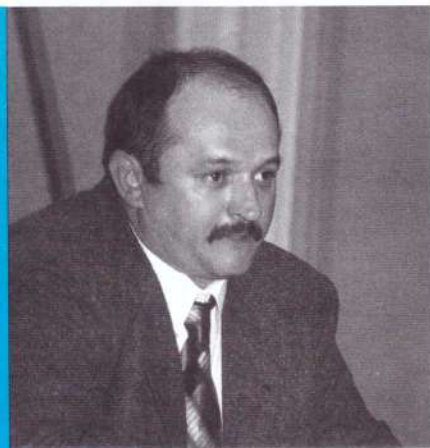
# ПРОШЛО ВРЕМЯ ОДИНОЧЕК

СЕГОДНЯ ВОЗМОЖНО РАБОТАТЬ ТОЛЬКО В СТРУКТУРИРОВАННОМ ПРОСТРАНСТВЕ

*В марте состоялось годовое отчетное собрание Ассоциации экспедиторов Санкт-Петербурга, представителя РАМЭ в С.-Пб. На собрание приглашены представители администрации Санкт-Петербурга, Законодательного собрания города, транспортной инспекции, морского порта и морской администрации порта Санкт-Петербург, Северо-Западного филиала Союза российских судовладельцев, руководители ведущих экспедиторских фирм города.*



**Наталья Багаева,**  
директор  
Ассоциации экспедиторов  
Санкт-Петербурга



**Андрей Бабуров,**  
председатель правления  
Ассоциации экспедиторов  
Санкт-Петербурга

По словам председателя правления Ассоциации экспедиторов Санкт-Петербурга **Андрея Бабурова**, в деловом мире уже сформировано мнение об экспедиторской фирме как о структуре, которая позволяет удешевить транспортную составляющую в конечной цене продукта. Экспедитор берет на себя все заботы по организации транспортного процесса, которые до формирования в стране рыночных отношений целиком ложились на грузовладельца.

— Ассоциация тесно взаимодействует со многими государственными структурами, в которых мы находим понимание, — отметил г-н А.Бабуров. — В первую очередь, это таможенные органы — Северо-Западное таможенное управление, членом консульта-

тивного совета которого ассоциация стала в конце прошлого года. Нам уже поручена подготовка многих проектов и решение многих проблем, касающихся в целом Санкт-Петербургского транспортного узла. Осуществляется взаимодействие с транспортной инспекцией, Торгово-промышленной палатой, другими организациями.

Удалось наладить достаточно тесные контакты с другими ассоциациями и представителями транспортного комплекса. В частности, с Ассоциацией морских торговых портов, Союзом российских судовладельцев, Ассоциацией международных автоперевозчиков, Ассоциацией судовых агентов. Благодаря сотрудничеству удается решать немало проблем, касающихся всего транспортного комплекса Северо-Запада, объединенными усилиями.

Мы нашли понимание в государственных структурах не только нашего региона, но и федеральных органов власти, что экспедитор выражает не только корпоративные интересы, но и интересы множества грузовладельцев, чьи товары мы доставляем. Поэтому наши вопросы — это вопросы бизнеса множества структур, приносящих реальные доходы в бюджет всех уровней.

Хотелось бы подчеркнуть особую роль ассоциации на сегодняшнем этапе работы. Прошло то время, когда одиночные фирмы могли решать какие-то свои узкие проблемы. Отмечено и администрацией Санкт-Петербурга, и правительством Ленинградской области, и Северо-Западным таможенным управлением, что **на сегодняшний день возможна работа только в структурированном пространстве**. Эти организации не могут работать с какими-то отдельными фирмами, учитывать их проблемы и включать в долгосрочную программу развития региона.

Хотя фирмы, входящие в ассоциацию, зачастую конкурируют между собой, отстаивать общие интересы мы можем, только сплотившись в свою ассоциацию.

— В минувшем году произошло достаточно знаменательное событие, — подчеркнул г-н А.Бабуров. — Событие не только для нашего региона, но и как пример для других ассоциаций в транспортном комплексе: это объединение Ассоциации экспедиторов Санкт-Петербурга и Северо-Западного филиала МАЭ. Путь к объединению был непростым и надо отметить в этом огромную заслугу их руководителей — **Александра Чикирова** и **Валентина Бондарева**. Им удалось согласовать интересы экспедиторов на региональном уровне.

Основной принцип, который мы заложили в построение нашей ассоциации, не в максимально широком привлечении в ее члены экспедиторских фирм, а в том, **чтобы в ее состав входили только надежные фирмы**. За них ассоциация может поручиться и перед грузовладельцами, и перед государственными органами.

В прошлом году нами был принят **Кодекс чести экспедитора**. Один из основных моментов кодекса — развитие нормальной конкуренции между фирмами, пресечение



Существующие в настоящее время технологии организации международных грузовых перевозок не делают различия между грузоотправителем двухсоткилограммового ящика с запасными частями или образцами продукции и грузоотправителем 3000-тонного маршрутного поезда с сырьевыми товарами или машинотехническими изделиями. И в том и в другом случаях правила таможенного оформления груза остаются одни и те же.

Таким образом, дополнительно к проблемам, связанным со сдачей груза для отправки его сборными автомашинами или вагонами, грузоотправителю приходится решать и весь комплекс задач по получению таможенного разрешения на экспорт груза. В свою очередь, грузополучатель одного ящика будет вынужден нести все предусмотренные законом издержки по растаможиванию груза, стоимость которого может быть значительно ниже стоимости таможенных процедур, связанных с его оформлением. Как правило, подобное положение дел объясняется необходимостью соблюдения государственных интересов. Не отрицая важнейшие для пополнения государственного бюджета фискальные функции таможни, не будем забывать и о том, что создание единого экономического пространства признается в качестве главной экономической цели СНГ. Достигнуть этой цели, не решив вопрос о едином транспортном пространстве, вряд ли возможно.

#### ОТДЕЛИТЬ «ОВЕЦ» ОТ «КОЗЛИЦ»

Для того чтобы не повторять старых ошибок и не впадать в крайности, предлагается ввести двухуровневую систему организации международных грузовых перевозок между государствами СНГ: мелкопартионные перевозки и просто перевозки. Хорошо известно, что практически все государства ограничивают беспошлинное перемещение товаров, принадлежащих частным лицам, через свою границу. Иногда этот порог составляет \$5000, иногда 10000, а иногда и 1000. Представить себе, что бы произошло, если бы этих преференций не было, просто невозможно, т.к. занимаясь начислением таможенных платежей на партии товаров стоимостью в \$100-200 и связанным с этим оформлением документов, таможенные пункты пропуска через границу просто захлебнулись бы в бумажном океане. Что касается дополнительных затрат на осуществление подобного «принципиального» подхода, то они вряд ли бы когда-либо окупались, не говоря уже о негативных последствиях для туризма и межгосударственного сотрудничества.

За последние 10 лет мы имели многочисленные возможности убедиться в том, что любое послабление закона мгновенно используется криминальными группировками для обогащения (чего, напри-

В последнее время особенно часто приходится слышать о создании какой-то «зоны свободной торговли» СНГ. Что из себя представляет или будет представлять эта «зона», не совсем понятно. Вообразить себе, что границы снова исчезнут, в обозримом будущем не удастся.

Принимая во внимание объективную реальность существования на территории постсоветского пространства суверенных государств, заинтересованных в экономическом сотрудничестве друг с другом, но при этом имеющих и свои, во многом противоречивые друг другу интересы, будем реально смотреть на вещи. Предлагается на первых порах создать эту «свободную зону» только для малого бизнеса. Крупный бизнес, в конце концов, может сам о себе позаботиться и пропобировать свои интересы в межгосударственных структурах.

Другое дело — малый, тот, из которого впоследствии вырастает и средний и крупный. Именно малый бизнес нуждается в государственной помощи и защите. Осуществляя протекционистскую политику в отношении малого бизнеса, можно не только существенно облегчить установление деловых контактов между оказавшимися по разные стороны границы предприятиями, но и избежать серьезных ошибок и злоупотреблений, которые всегда возможны на новом пути. Именно этим конкретным вопросам содействия развитию и укреплению межгосударственных экономических связей и посвящена нижеследующая статья.

Андрей АНДРЕЕВ,

заместитель генерального директора ЗАО «СЗТК»,  
Санкт-Петербург

мер, стоит одна история со льготами по освобождению некоторых категорий граждан от уплаты таможенных пошлин при ввозе легковых автомашин?). Именно по этой причине мы не предлагаем безоговорочно снизить не облагаемый пошлинами порог при транспортировке грузов или создать очередную «зону свободной торговли», которая сразу же превратится в очередной оффшор, через который будут прокачиваться миллионы и миллиарды: рублей, тенге, лей, сомов и других денежных единиц СНГ. Наше предложение направлено на создание транспортной системы, прозрачной и открытой для борьбы с любыми злоупотреблениями. Системы, которая не позволит получать неза заслуженные льготы, перемещая не товары, а документы на них.

#### «ДВЕРЦА ДЛЯ КОШКИ»

В целях создания максимально благоприятных условий для развития межгосударственных экономических отношений на территории СНГ, предлагается создать единую для всех государств-участников систему организации мелкопартионных грузовых перевозок с использованием крупнотоннажных сборных контейнеров (ЕСОМП).

Являясь льготной и дополняющей ныне действующую систему организации международных грузовых перевозок, она была бы ориентирована прежде всего на удовлетворение потребностей мелких и средних предприятий — участников ВЭД, а также потребностей дистрибуторских сетей в организации транспортировки мелких партий груза.

## МАЛОМУ БИЗНЕСУ

Основопологающими элементами этой системы будут:

- Единая сертифицированная по стандарту системы качества ISO 9001 технология документарного оформления мелкопартионных грузовых перевозок в межгосударственном сообщении, с использованием крупнотоннажных универсальных контейнеров (ЕТДО).

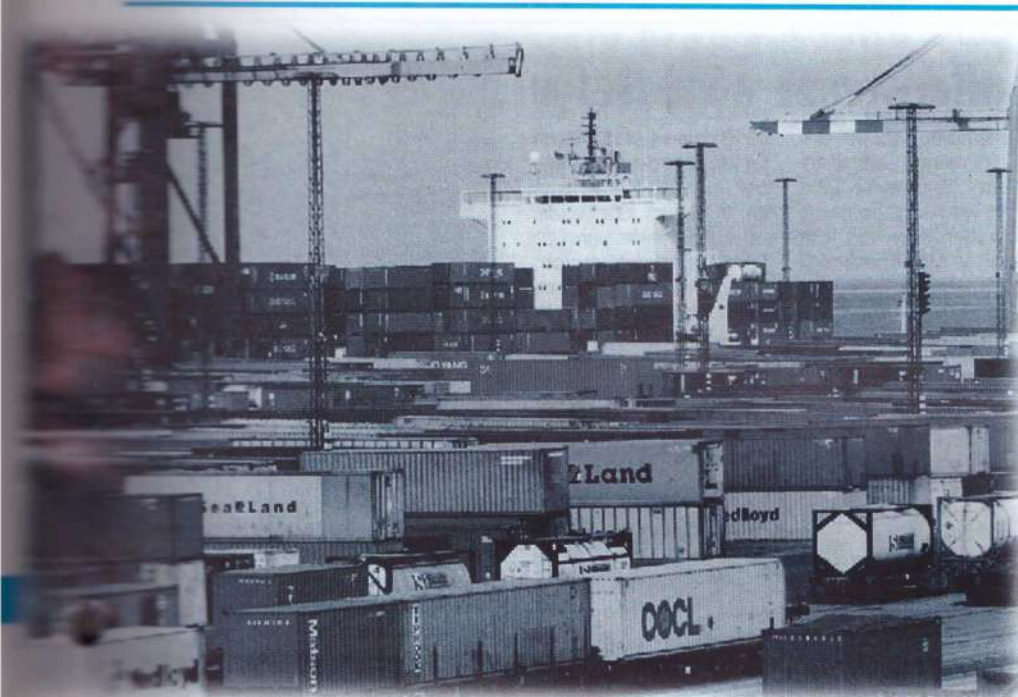
- Уполномоченные грузовые терминалы («зоны свободной торговли») для работы с крупнотоннажными универсальными контейнерами.

- Таможенные склады временного хранения (СВХ), где будут проводиться операции по консолидации и деконсолидации грузов.

- Технологический автотранспорт для обеспечения завоза-вывоза мелкопартионных грузов на терминалы.

Принципиальное отличие ЕСОМП от действующих в настоящее время схем доставки грузов будет заключаться в том, что она предназначена исключительно для межгосударственных перевозок мелкопартионных грузов по СНГ в сборных контейнерах и не будет использоваться для транспортировки вагонных, контейнерных или автомобильных партий грузов. Мелкопартионные грузовые перевозки рассматриваются в каче-





# — ЕДИНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО

стве катализатора торговой и промышленной кооперации предприятий СНГ друг с другом. При этом, вводя определенные ограничения в понятие мелкопартионная перевозка, например: запрет на транспортировку акцизных товаров, вес не более 1 тонны, стоимость груза не более \$1000 и т.п., мы тем самым перекрываем возможные источники злоупотреблений, связанных с желанием отдельных компаний воспользоваться не предназначенными для них льготами. Льготы эти будут заключаться в том, что грузы, транспортируемые от грузоотправителя к грузополучателю по ЕСОМП, не будут облагаться таможенными пошлинами. Т.е. их стоимость будет включаться в таможенную статистику, но никаких дополнительных издержек по ним грузовладельцы нести не будут. (В настоящее время для уклонения от уплаты таможенных пошлин и оформления бюрократических процедур используются «челноки» и «гонцы», поэтому госбюджеты фактически ничего не теряют. В то же время таможни смогут сконцентрироваться на более тщательном и оперативном контроле средних и крупных партий грузов).

## ЧТО ЭТО ТАКОЕ — ЕСОМП?

В общем виде работу по ЕСОМП можно описать следующим алгоритмом:

1. Заказчик перевозки связывается с ближайшим уполномоченным терминалом ЕСОМП и передает заявку на транспортировку груза.
2. Экспедитор ЕСОМП проверяет соответствие заявки требованиям ЕСОМП к мелкопартионным отправлениям и выставляет заказчику счет за ТЭО и транспортировку.
3. Завоз груза на терминал ЕСОМП осуществляется технологическим транспортом терминала или транспортом заказчика, что находит свое отражение в общей стоимости услуг.
4. Таможенное оформление груза производится таможенным брокером ЕСОМП, который проверяет информацию грузоотправителя и оформляет ГТД. Функции таможни сводятся только к контролю за деятельностью таможенного брокера.
5. Комплект документов на каждую партию груза включает в себя:
  - расписку экспедитора ЕСОМП,
  - сертификат происхождения товара,
  - счет-фактуру,
  - ГТД.

6. После затарки отдельных грузовых партий в сборный контейнер на него оформляется манифест, в котором содержится информация по каждой загруженной партии. На манифест после проверки ГТД ставится разрешающий таможенный штамп. После получения разрешения таможни на отгрузку груза экспедитор ЕСОМП оформляет контейнерный транспортный документ. Это может быть ж.д. накладная или автонакладная, в зависимости от того, каким видом транспорта сборный контейнер будет доставлен на терминал в государстве грузополучателя. В графе наименования груза и в том и в другом случае указывается: «сборный груз» манифест № ... прилагается. Вместе с грузом следует пакет с комплектом документов на все грузовые партии, затаренные в сборный контейнер.

7. Сборный контейнер пломбируется пломбой-замком, номер которой вносится в соответствующую графу контейнерного транспортного документа.

8. По отгрузке сборного контейнера с терминала консолидации экспедитор ЕСОМП информирует по факсу, телексу или электронной почте экспедитора на терминале деконсолидации о:

- номере сборного контейнера,
- номере пломбы-замка,
- номере транспортного средства и номере контейнерного транспортного документа.

Передаются также данные по каждой грузовой партии, затаренной в данный конкретный контейнер.

9. Экспедитор ЕСОМП на терминале

деконсолидации использует полученную информацию для связи с грузополучателями отправленных грузовых партий. Грузополучатели информируются об ожидаемом поступлении предназначенных для них грузов, величине терминального сбора за операции по деконсолидации сборного контейнера, а также предлагается заказать транспортировку груза с терминала до склада грузополучателя технологическим автотранспортом терминала или подтвердить свое желание на «самовывоз» груза по его прибытии.

10. По прибытии на терминал сборного контейнера и проверке исправности пломбы-замка на нем уполномоченный таможенный брокер ЕСОМП организует его растарку на таможенном складе. На каждую партию груза оформляется складская расписка. После сравнения данных о грузе, указанных в комплектах грузовых документов, прибывших с грузом, с фактически выгруженным грузом из сборного контейнера, груз выпускается в свободное обращение, о чем делается соответствующая запись в складской расписке.

11. Выдача груза грузополучателю производится после оплаты им терминального



сбора непосредственно на терминале или у грузополучателя, если последний оплатил услуги экспедитора ЕСОМП по доставке груза «до двери». И в том и в другом случае выдача груза производится в обмен на доверенность на получение груза, оформленную в соответствии с национальным законодательством.

Таким образом создается сеть терминалов, находящихся под таможенным контролем, отправка мелкопартионных грузов через которые в межгосударственном сообщении не будет связана ни для добросовестного грузоотправителя, ни для добросовестного грузополучателя с необходимостью личного участия в таможенном оформлении грузов и оплатой пошлин и таможенных процедур. Оформление грузов будет производиться таможенными брокерами, контролируемые национальными таможенными органами. Действующая на этих предприятиях ЕТДО, сертифицированная по ISO 9001, будет являться надежной гарантией их «прозрачности» и защиты от злоупотреблений.

#### И КОМУ ОТ ЭТОГО БУДЕТ ПЛОХО?

ЕСОМП может стать прообразом организационного устройства единого рынка транспортных услуг СНГ, т.к. в ее основе лежат рыночные отношения заказчика и исполнителя, а не плановые задания министерств и ведомств. Основные затраты на ее создание — это затраты на разработку, согласование, утверждение и внедрение ЕТДО, т.е. затраты на заработную плату ее разработчикам. Таким образом речь идет не о многомиллиардных затратах на создание сети новых грузовых терминалов (транспортных коридоров или мостов), а о добровольном, экономически оправданном объединении десятков уже имеющихся в каждой из стран СНГ автомобильных и железнодорожных терминалов — объединении на новой организационно-правовой базе для работы по единым технологиям. Являясь международным концерном, предприятия которого объединены только ЕТДО, терминалы ЕСОМП будут являться по существу самостоятельными акционерными обществами, привлекающими инвестиции для своего развития из частного сектора. Роль государства будет сведена только к контролю за соблюдением ЕТДО.



## НА РАЗВИТИЕ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ САХАЛИНА В 2000 Г. БУДЕТ ВЫДЕЛЕНО СВЫШЕ 191 МЛН. РУБЛЕЙ

На развитие угольной отрасли Сахалинской области в 2000 году будет выделено 191,5 млн. рублей. Об этом сообщил министр путей сообщения Николай Аксененко.

При этом 40 млн. рублей из этих средств будет предоставлено МПС, 151,5 млн. рублей — выделено за счет средств внебюджетного фонда Сахалинской области.

Часть этих средств (151,5 млн. рублей) планируется направить на создание холдинговой угольной компании, главной задачей которой должна стать организация экспортного потенциала угольной отрасли области. При этом возможно вхождение в холдинг государства в лице администрации области и МПС, что позволит создать лучшие условия для привлечения кредитных ресурсов за счет средств федерального бюджета, выделяемых на поддержку угольной промышленности.

Данный вопрос рассматривался в Южно-Сахалинске на совещании под председательством Н. Аксененко, возглавляющего межведомственную комиссию по социально-экономическим проблемам в угледобывающих регионах.

Проект холдинговой компании предполагает образование ЗАО «Сахуглесбыт», куда войдут администрация Сахалинской области (26%), АО «Угольная корпорация Сахалина» (26%), Сахалинская железная дорога (20%), «Сахалинподземуголь» (25%), а оставшиеся — могут быть переданы инвестору.

С целью недопущения приостановки добычи угля на предприятиях Углерогского района Сахалинской области было приня-

то решение о выделении в конце марта из внебюджетных средств 30 млн. рублей, сообщил Н. Аксененко. Эти средства будут выделяться подекадно равными долями.

Кроме того, по результатам совещания руководителям предприятий ОАО «Угольная корпорация Сахалина» и ООО «Сахалинподземуголь» было поручено представить МПС инвестиционный проект увеличения мощности разреза «Солнцевский» до 20,5 млн. тонн в год. Сейчас добывается около 250 тыс. тонн.

Н. Аксененко сообщил также, что в прошлом году его министерство вложило в угольную отрасль около 1,5 млрд. рублей, получив при этом прибыль в размере 3,5 млрд. рублей. В связи с этим Н. Аксененко отметил, что МПС будет продолжать участвовать в развитии угольных проектов Сахалина, так как уверен, что доходность региона будет расти.

Говоря о строительстве железнодорожного тоннеля с материка на Сахалин, Н. Аксененко сообщил, что в настоящее время идет работа по подготовке его технико-экономического обоснования, после чего оно будет представлено на рассмотрение в правительство РФ. Вместе с тем министр отметил, что «мы сами можем принять решение по этому вопросу, ориентируясь на те инвестиционные возможности, которые есть у МПС и регионов, заинтересованных в постоянной, надежной транспортной связи между островом и материком».

Среди таких регионов Н. Аксененко, в частности, назвал Хабаровский и Приморский края, Амурскую область.

## РОССИЯ ЕЖЕГОДНО ИЗВЛЕКАЕТ ИЗ НЕДР СЫРЬЯ НА \$90-105 МЛРД.

Стоимость сырья, ежегодно извлекаемого Россией из недр, составляет в зависимости от конъюнктуры мирового рынка \$90-105 млрд., заявил на брифинге министр природных ресурсов РФ Борис Яцкевич.

По данным Минприроды, около 80% добываемого сырья приходится на газ, нефть, уголь, уран.

Специалисты министерства оценивают инвестиционную емкость недр РФ с учетом разведанных запасов и прогнозных ресурсов экспортно-ориентированного сырья в \$147-170 млрд., из них \$100-110 млрд. приходится на месторождения нефти и газа, \$14-19 млрд. — на благородные металлы, \$12-17 млрд. — на алмазы, \$21-24 млрд. — на другие виды минерального сырья, включая уголь.

Общая инвестиционная емкость объектов недропользования, разработка которых производится на условиях соглашения о разделе продукции (СРП), оценивается в \$60 млрд., из них по углеводородному сырью — \$58 млрд., по золоту — \$1,8 млрд.

В настоящее время государственный фонд недр насчитывает около 20 тыс. месторождений основных видов полезных ископаемых, а также более 15 тыс. месторождений и участков общераспространенных видов полезных ископаемых (песка, глины, щебня, гравия, подземных вод).

По словам Б. Яцкевича, общий объем отчислений предприятий за пользование недрами в федеральный бюджет в 2000 году составит более 101,2 млрд. рублей, или 12,7% прямых поступлений от добычи полезных ископаемых. Из этой суммы отчисления на воспроизводство минерально-сырьевой базы в этом году составят 4,98 млрд. рублей, плата за пользование недрами — 5,35 млрд. рублей.

По оценкам Минприроды, суммарная стоимость минерально-сырьевой базы России по разведанным и оцененным запасам полезных ископаемых составляет не менее \$28 трлн.



отечественных судовладельцев.

В настоящее время около 300 судов российских компаний общим дедвейтом 6 млн. тонн работают под иностранными флагами и платят основную часть залогов в оффшорных зонах Кипра, Греции и некоторых других стран, где налогооблагаемая база не превышает 5% (в России она составляет 87%).

Объем дедвейта (грузоподъемности) российского флота, работающего под иностранными флагами, превышает половину мощности всего российского морского флота. К тому же «иностранцами» стали самые молодые по возрасту суда — от 5 до 10 лет.

По мнению министра транспорта России **Сергея Франка**, предпосылкой для «увода» судов под иностранные флаги является стремление российских судовладельцев к снижению налоговой нагрузки и поддержанию своей конкурентоспособности на мировом фрахтовом рынке.

Кроме того, по его мнению, на этом условии российским судоходным компаниям предоставляются залоговые кредиты иностранных банков под строительство новых судов.

Вице-премьер РФ **Илья Клебанов** на прошедшем в феврале заседании коллегии Минтранса подчеркнул, что Россия должна принять комплекс законодательных и правовых актов по защите интересов российских судовладельцев. В противном случае, по его мнению, «к 2005 году не менее 90% российских судов окажется под иностранными флагами».

По словам первого заместителя министра транспорта РФ, руководителя Росморфлота **Александра Луговца**, в настоящее время в России уже ведется работа по созданию благоприятной правовой базы для возвращения судов под российский флаг. В частности, Россия в 1999 году присоединилась к основным международным морским конвенциям, в том числе о залогах и ипотеке. В Госдуме РФ находится законопроект о Международном морском реестре России.

Принятие этого закона, считает руко-

водитель Росморфлота, создаст значительные налоговые льготы для судоходных компаний, которые будут регистрировать приобретенные или вновь построенные суда под российским флагом. Новая правовая база позволит также привлечь налоговые кредиты иностранных банков под строительство новых судов на российских верфях.

По данным Росморфлота, в 2000-2002 годах российские компании «Совкомфлот», Новороссийское морское пароходство, Приморское морское пароходство и некоторые другие российские судоходные компании погасят залоговые кредиты, взятые под строительство примерно 100 морских танкеров, сухогрузов и контейнеровозов. Тем самым суда полностью переходят в собственность российских компаний. Это дает возможность регистрации этих судов под российский флаг.

В 2000-2002 годах Россия намерена построить около 100 новых морских судов и судов класса «река-море» в основном на отечественных судостроительных заводах.

**Внешнеторговые перевозки.** В заграничном плавании российскими судоходными компаниями в 1999 году было перевезено 26,6 млн. тонн, что на 5,7 млн. тонн меньше, чем в предыдущем году.

Между тем из всего объема российских внешнеторговых грузов на долю российских судоходных компаний пришлось всего около 6%, а ежегодные затраты грузовладельцев на фрахтование иностранного тоннажа оцениваются в \$3 млрд.

Как заявил С. Франк, в 2000 году такое положение будет кардинально исправлено.

В связи с этим Россия намерена в 2000 году принять ряд правовых актов по возвращению российских внешнеторговых грузов на российские суда.

По мнению экспертов Службы морского флота Минтранса РФ, в первую очередь необходимо внесение



поправок к закону «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности». Представляется необходимым ввести квотирование товаров на перевозки на судах российских компаний.

В частности, намечается резервировать 100% государственных стратегических грузов за российскими перевозчиками и не менее 50% энергоносителей, поставляемых на экспорт.

Кроме того, необходимо внести на рассмотрение Госдумы поправки к существующему таможенному и налоговому законодательству, предусматривающие отмену таможенных пошлин и НДС при приобретении новых судов, в том числе по лизингу; освобождение от налога на имущество судов транспортного флота; разрешение судоходным компаниям в пределах до 100% использовать направляемую на инвестиции собственную прибыль.

Также необходимо экономически заинтересовать российских судовладельцев в ремонте и обслуживании судов на российских судоремонтных предприятиях за счет снятия или уменьшения таможенных пошлин на импорт запасных частей и судового оборудования.

По мнению руководства Минтранса, для защиты российских судоходных компаний целесообразно внести в постановление правительства РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности» дополнения об ограничении доступа иностранных транспортных средств на рынок услуг транспорта России.

Эти и ряд других мер позволят российским судоходным компаниям увеличить долю внешнеторговых перевозок и вернуть суда пароходств под российский флаг.

**Рафаил БИКМУХАМЕТОВ,**  
корр. «Интерфакса»,  
специально для «МЭ»

Обзор подготовлен по данным Службы морского флота Министерства транспорта РФ.





## «АНХК» УВЕЛИЧИТ ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ В СТРАНЫ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ ДО 2-3 МЛН. Т В ГОД

«Ангарская нефтехимическая компания» (АНХК) планирует увеличить экспорт нефтепродуктов до 2-3 млн. тонн в год.

Об этом заявил на пресс-конференции в Москве глава группы компаний «Росинвестнефть» Виталий Машицкий.

«Росинвестнефть» в конце 1999 года приобрела у нефтяной компании «СИДАНКО» 50,3% голосующих акций АНХК и создала на базе ангарской компании, Хабаровского НПЗ и ряда сбытовых предприятий нефтяную компанию «РИНКО».

Сегодня экспорт АНХК составляет, по словам В. Машицкого, 600-700 млн. тонн нефтепродуктов в год. Основные направления экспорта, по его словам, — страны Юго-Восточной Азии. Уже сегодня АНХК имеет контракты на поставку нефтепродуктов в Китай и Монголию.

Глава «Росинвестнефти» подчеркнул, что увеличение экспорта нефтепродуктов компания планирует согласовать с балансовыми заданиями Минтопэнерго, то есть увеличивать экспорт только в соответствии с насыщением внутреннего рынка. Кроме того, он отметил, что сбытовая политика компании как на внутреннем, так и на внешнем рынке будет согласовываться с нефтяной компанией «ЮКОС», которая является стратегическим партнером «РИНКО».

В то же время планы компании по увеличению экспорта напрямую зависят от решения Министерства путей сообщения о снижении тарифов на перевозки в интересах АНХК. Такое решение и его обоснование уже подготовлено совместной рабочей группой администрации Иркутской области, руководством Восточно-Сибирской железной дороги и АНХК.

По словам руководителя «Росинвестнефти», снижение тарифов в рамках данного проекта даст прибыль всем заинтересованным в нем сторонам. Только увеличение доходов бюджетов всех уровней предполагается на уровне 1 млрд. рублей в год, а железнодорожники увеличат свои поступления за счет роста объема перевозок, подчеркнул В. Машицкий.



## УЩЕРБ РОССИИ ОТ ЗАНИЖЕНИЯ ЦЕН НА ЭКСПОРТ НЕФТИ В 1999 ГОДУ СОСТАВИЛ \$1 МЛРД.

Ущерб России от занижения декларируемых цен на экспорт нефти нефтяными компаниями в 1999 г. составил около \$1 млрд., сообщил исполняющий обязанности руководителя Федеральной службы по валютно-экспортному контролю РФ (ВЭК) Александр Громов на заседании правительственной комиссии по оперативным вопросам.

По данным ВЭК, в 1999 г. разница между декларируемой ценой при вывозе нефти и реальными котировками в торговых системах колебалась до \$2 за баррель. «Таким образом, посредники зарабатывали на марже около \$1,5 за баррель», — добавил А. Громов.

А. Громов также сообщил, что в прошлом году ущерб России от экспорта морепродуктов, главным образом

на Дальнем Востоке, составил \$2-2,5 млрд. По его словам, по данным японской стороны Россией было экспортировано морепродуктов на сумму \$1 млрд., тогда как по данным

российской статистики этот показатель составил \$355 млн.

В связи с этим А. Громов отметил, что объемы контрабанды российских морских ресурсов за рубеж, в основном в Норвегию, США, Китай, Канаду и Японию, в 4 раза больше, чем по статистическим данным, а реальные и декларируемые цены на рыбу отличались в 9,5 раза.

Говоря о незаконно вывезенных капиталах наиболее крупных российских компаний за рубеж, А. Громов в этой связи прежде всего указал на АО «Аэрофлот» и «Алмазовелирэкспорт». По его словам, неучтенная сумма вывезенного АО «Аэрофлот» в 1999 г. капитала составила \$2 млрд., «Алмазовелирэкспорта» — \$2,4 млрд.

А. Громов считает, что для предотвращения вывоза капитала за рубеж необходимо внести изменения в действующее законодательство.

А. Громов также отметил, что работающая в настоящее время межведомственная рабочая группа по репатриации незаконно вывезенных средств должна выработать стратегию их возврата в ближайшее время.

По данным ВЭК, при проведении мероприятий по предотвращению утечки капиталов за рубеж в бюджет уже зачислено \$184 млн. и 500 тыс. немецких марок.

## ANOChC WILL INCREASE EXPORT OF OIL-PRODUCTS TO COUNTRIES OF SOUTH-EAST ASIA UP TO 2-3 M/T ANNUALLY

Angarsk Oil-Chemical Company (AnOChC) intends to increase export of oil-products up to 2-3 M/t annually.

It was said by Vitaly Mashitsky, Chief of the group of companies of Rosinvestneft at a press-conference in Moscow.

At the end of 1999 Rosinvestneft bought 50.3% of the voting shares of AnOChC from an oil company SIDANKO and created an oil company RINKO on a base of an Angarsk company, town of Khabarovsk Oil refinery plant and a number of sale companies.

At present export of AnOChC, according to Mr.V.Mashitsky, reached 600-700 thousand t of oil-products annually. The main direction of export, according to him, — countries of the South-East Asia. Already today AnOChC has contracts for the delivery of oil-products to China and Mongolia.

The Chief of Rosinvestneft emphasized that the company planned to agree the increase of oil-products' export with the balance tasks of the RF Ministry of Fuel and Energy, in other words - to increase export only with correspondence to a satiation in

the home market. Besides he noted that the sale's policy of the company both, in the home and in a foreign markets would be agreed with an oil company YUKOS, which is a strategic partner of RINKO.

At the same time, the company's plans on increasing export deliveries depend directly on a decision of the RF Ministry of Railways on decreasing tariffs for the deliveries carried out in the interests of AnOChC. Such a decision and its basing has already been prepared by a joint working group of the Administration of the Irkutsk province, the leadership of the East-Siberian railway lines and AnOChC.

According to the Chief of Rosinvestneft, the decrease of tariffs within the limits of the said project will guarantee a profit to all the sides interested in it. An increase of incomes of budgets of all levels only is assumed in the amount of 1 B roubles annually, and railway workers will increase their incomes owing to a growth of transportation's volumes, emphasized Mr.V.Mashitsky.



Международный аэропорт «Шереметьево» ведет переговоры с авиакомпанией «Аэрофлот» о разработке единого инвестиционного проекта развития аэропорта.

Об этом сообщил председатель совета директоров аэропорта, первый заместитель министра госимущества РФ Герман Греф.

Он напомнил, что недавно правительство приняло два постановления, касающихся аэропорта «Шереметьево» — о строительстве «Аэрофлотом», базирующимся на территории «Шереметьево», международного терминала и о реконструкции зоны аэропорта «Шереметьево-1».

Совет директоров аэропорта «Шереметьево» счел необходимым провести переговоры с руководством «Аэрофлота», чтобы оба проекта строительства не оказались «раскоординированными». По мнению г-на Г. Грефа, объединенными усилиями удастся создать по сути новый, отвечающий всем международным критериям аэропорт.



## «АЭРОФЛОТ» И «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

### СОВМЕСТНО РАЗРАБОТАЮТ ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ

# АЭРОПОРТА

Как сообщил на пресс-конференции генеральный директор аэропорта «Шереметьево» Сергей Сутулов, в настоящее время пропускная способность имеющихся терминалов практически исчерпана. Для обеспечения прогнозируемых объемов перево-

зок требуется в течение 2000–2010 годов построить новый терминал, провести реконструкцию аэродрома, объектов инфраструктуры аэропорта.

Строительство предполагается осуществлять в несколько этапов. В первую оче-

редь в течение трех лет будет построен новый современный международный терминал на 6 млн. пассажиров в год, а также будет реконструирован и расширен перрон, увеличено более чем в полтора раза число мест стоянок воздушных судов, в том числе для широкофюзеляжных самолетов Ил-96, Boeing-747. Кроме того, потребуются работы по развитию инженерной инфраструктуры аэропорта, объектов охраны окружающей среды. Суммарные инвестиции в объекты первой очереди проекта должны составить около 430 млн. рублей.

По прогнозам экспертов, после 2010 года рост объема перевозок через «Шереметьево» будет ограничен пропускной способностью аэродрома. Поэтому уже сегодня актуален вопрос подготовки к строительству третьей взлетной посадочной полосы. Как отметил г-н С. Сутулов, ввод в действие третьей полосы позволит аэропорту ежегодно обслуживать 35 млн. пассажиров, обеспечивая взлет и посадку воздушных судов любого класса в наиболее удобное для них время.

Для достижения указанных целей необходимы инвестиции в размере до \$1,5 млрд, в том числе в объекты государственной собственности — \$290 млн.

Гендиректор «Шереметьево» отметил, что собственных средств у аэропорта недостаточно, поэтому руководство в настоящее время активно ведет переговоры о сотрудничестве с иностранными инвесторами. Как подчеркнул С. Сутулов, приоритетными являются те предложения инвесторов, которые не требуют прямых финансовых гарантий и обязательств со стороны правительства России.

## РОССИЯ БУДЕТ ОТСТАИВАТЬ СВОИ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ НА КАСПИИ

Россия будет отстаивать свои экономические интересы на Каспии, заявил вице-премьер правительства РФ Виктор Христенко в Астрахани на торжественной церемонии, посвященной завершению бурения первой поисково-разведочной скважины на структуре Хвольнская (север Каспия).

«Интересы РФ в этом регионе очевидны, и они не должны быть ущемлены», — сказал он.

В. Христенко сообщил, что Россия начала «непростые переговоры» с Казахстаном по вопросам разведки и разработки северной части Каспийского шельфа. «Последовательная позиция России состоит в том, что ресурсы Каспия должны использоваться совместно всеми прикаспийскими странами и не делиться по национальным секторам», — отметил он.

На церемонии В. Христенко передал нефтяникам поздравления от президента России Владимира Путина с тем, что первая поисковая скважина «дала замечательные результаты».

«То, что мы видим здесь, уникально. Не так часто открываются новые месторождения, тем более нефтяные провинции», — отметил вице-премьер.

В. Христенко подчеркнул, что освое-

ние участка «Северный», в которое входит Хвольнское месторождение, потребует \$4,6 млрд. инвестиций, «что многовато даже для «ЛУКОЙЛа». В связи с этим правительство РФ и «ЛУКОЙЛ», по его словам, начали обсуждать условия изменения схемы налогообложения по этому проекту. Это будет либо снижение налогообложения в рамках нового Налогового кодекса, либо перевод месторождения на режим раздела продукции.

Право пользования недрами участка «Северный» «ЛУКОЙЛ» получил по результатам конкурса, состоявшегося в декабре 1997 года. Площадь участка — 8,5 тыс. кв. км, извлекаемые запасы оцениваются в 300 млн. тонн углеводородов. По расчетам специалистов компании, суммарные доходы государства в результате разработки месторождения составят около \$10 млрд. Бурение эксплуатационных скважин начнется на 4-й год реализации проекта, начало добычи нефти — на 5-й год. Максимальный уровень годовой добычи — 15 млн. тонн — ожидается на 8-й год разработки.

Хвольнское месторождение расположено на территории, которую ранее Казахстан считал включенной в свой сектор Каспия.



- Международные интермодальные перевозки.
- Перевозки (экспорт-импорт-транзит) на условиях "от двери-до двери" из стран Дальнего Востока, Юго-восточной Азии, Европы через Финляндию и Российские порты.
- Глобальная агентская сеть, обеспечивающая возможность перевозки из любого пункта загрузки.
- Ключевые маршруты:
  1. Ж/д - Китай-Россия-Китай.
    - Вагоны вместимостью 138 и 200 куб.м
    - Контейнеры - 20', 40' и 40'НС
  2. Перевозки из Китая, Кореи и Тайваня через п. Восточный И ТСМ в собственных контейнерах.
  3. Регулярные автомобильные перевозки сборных грузов из Европы (Гамбург, Бремен, Хельсинки) в Москву.
- Логистика, транспортные схемы.
- Страховой агент САО "Ингосстрах".  
Страхование от "всех рисков", включая ответственность экспедитора.
- Услуги таможенного брокера.
- Складирование грузов, консолидация и расконсолидация грузовых партий в портах перегрузки.

Ассоциированный член Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) с 1997 года.

Действительный член Российской Ассоциации Международных экспедиторов с 1996 года.



**Геннадий Жмотов,**  
*директор коммерческого центра  
ЗАО «Ф.Е.Транс-Холдинг»*



**Алексей Иванов,**  
*начальник отдела транспортной логистики  
ЗАО «Ф.Е.Транс-Холдинг»*







# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



**Александр Бутко,**  
директор ООО «Ф.Е.Транс»



- Официальный экспедитор МПС РФ.
- Собственный контейнерный парк 1500 ед.
- Оператор ускоренных поездов Пекин-Москва, Владивосток-Москва.
- Сеть контейнерных депо по стране и зарубежом.
- Собственный вагонный парк специальных крытых вагонов повышенной вместимости до 200 куб.м.
- Прямые договора с ж/д РФ и СНГ.
- Транзитные перевозки:
  - ТКД (Транс-Китайская железная дорога)
  - ТСМ (Транс-Сибирской магистрали по перевозке навалочных и контейнерных грузов)
  - Контроль за операциями по перегрузке, и таможенное сопровождение силами собственных представительств на пограничных переходах Забайкальск, Находка, п.Восточный.
  - ТМД (Транс-Монгольская железная дорога)
- Конкурентные ставки фрахта на контейнерные, повагонные, рефрижераторные перевозки.
- Перевозки на экспорт из любого внутреннего российского пункта.
- Экспортные перевозки в собственных контейнерах в регионы КНР, Кореи, Тайвань.  
Представительства:
  - Белгород (ЮВЖД);
  - Чита (ЗБЖД);
  - Забайкальск (ЗБЖД);
  - Наушки (ВСЖД);
  - Восточный (ДВЖД).





- Железнодорожные терминалы в Москве на станциях Курская и Кунцево-2 .
- Железнодорожные перевозки из Москвы в контейнерах всех типов, вагонах, термосах, реф.секциях по России, СНГ и дальнему зарубежью.
- Отправка утепленных контейнеров.
- Бесплатное отслеживание в пути следования при отправке вагонов, двух и более 20(24)тон.контейнеров
- Прием реф.контейнеров.
- Полный комплекс услуг по терминальной обработке грузов, оформление документации.
- Отправка негабаритных грузов и колесно/гусеничной техники.
- Предоставление услуг таможенного перевозчика при перевозке грузов с ж/д станций до склада получателя
- Складские услуги. Все виды обработки грузов.
- Услуги Общероссийского таможенного брокера (Лицензия №90000/0096).



**Алексей Андриюшин,**  
*директор ООО «Ф.Е.Транс-Терминал»*



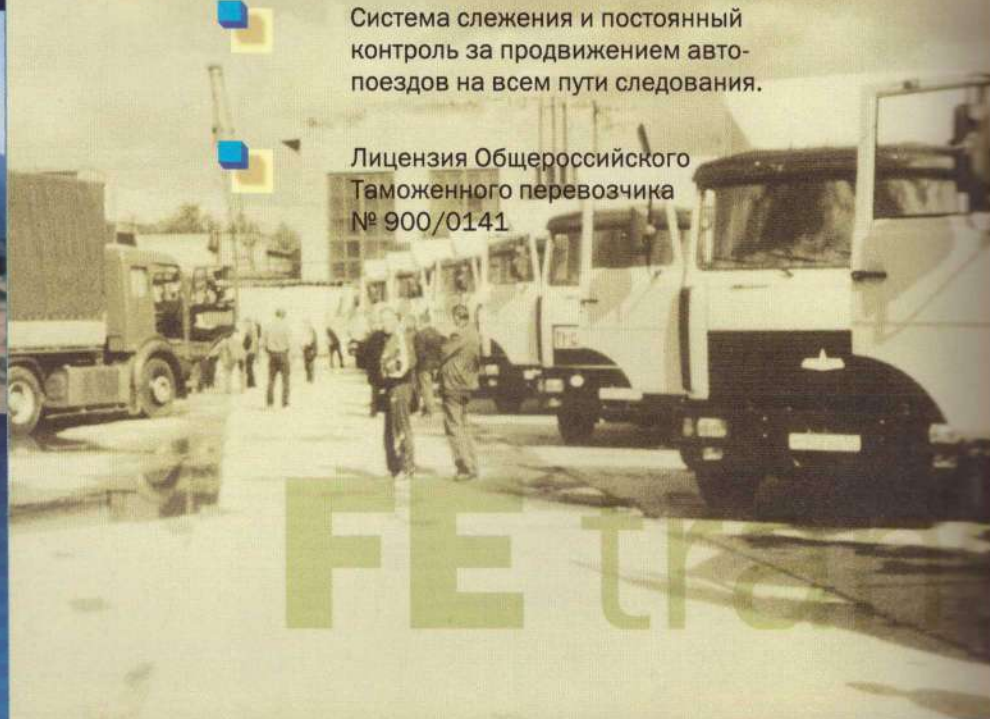
**Михаил Чукмарев,**  
*директор ООО «Ф.Е.Транс-Карго»*







**Николай Верещагин,**  
директор ООО «Трансек-М»



- Международные автомобильные перевозки экспортно-импортных грузов в сообщении между странами Европы и СНГ, а также грузовые автоперевозки по территориям России и стран СНГ собственным парком автомобильного подвижного состава.

Всего 80 единиц подвижного состава:

- 20 единиц - для перевозки контейнеров 20, 40 и 40HQ
- 60 единиц - тентованные полуприцепы объемом 82, 86, 96, 117 куб.м.

- Действительный член АСМАП с 1998 г.

- Уникальная новая линия: перевозки в прямом автомобильном сообщении из стран Европы, из России в Китай и Монголию и в обратном направлении.

- Перевозка конвенциональных грузов и грузов в контейнерах.

- Организация перевозок сборных грузов автомобильным транспортом с участием агентских фирм в Западной Европе.

- Система слежения и постоянный контроль за продвижением автопоездов на всем пути следования.

- Лицензия Общероссийского Таможенного перевозчика № 900/0141



# РЕЕСТР НАДЕЖНЫХ

## РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

Реестр надежных партнеров ведется в целях:

- предоставления российским и иностранным фирмам необходимой информации для ориентации в выборе партнеров из числа российских предприятий и предпринимателей;

- обеспечения информационно-аналитической и организационно-экспертной поддержки решений, связанных с управлением предпринимательскими рисками;

- содействия развитию цивилизованных отношений в предпринимательской сфере, формирования налоговой законопослушности общества;

- содействия повышению качества и конкурентоспособности производимых и реализуемых отечественных товаров, работ и услуг, технологий и рецептур;

- обеспечения условий защиты товарных знаков, интеллектуальной собственности, содействия потребителям в выборе товаров, работ и услуг, обеспечения условий защиты прав потребителя в соответствии с действующим законодательством.

Реестр представляет собой единый банк данных учета хозяйствующих субъектов, ведущийся ТПП РФ исходя из данных методологических и программно-технологических принципов на основе поступающей документированной информации.

Ведение и формирование Реестра осуществляется в строгом соответствии с Положением о Реестре, принятом и введенном в эксплуатацию постановлением Президиума Правления Торгово-промышленной палаты Российской Федерации от 22 декабря 1999 г. № 121-18.

Методологической основой Реестра надежных партнеров стал программный комплекс «Реестр надежных партнеров» и методика оценки надежности на основе комплексного анализа финансово-экономической деятельности хозяйствующих субъектов, утвержденная ТПП РФ.

*Суть проекта — выделить и поддержать те предприятия, которые добровольно заявляют о своей готовности работать на рынке в цивилизованных условиях и предоставляют достоверную информацию о своей деятельности, защитить отечественных производителей, укрепить их позиции на внутреннем и внешнем рынке.*

*Торгово-промышленная палата РФ во исполнение своих уставных функций и в соответствии с Законом Российской Федерации № 5341/1-1 от 7 июля 1993 года «О торгово-промышленных палатах в Российской Федерации» реализует долгосрочный и фундаментальный проект — формирует и ведет Реестр российских предприятий и предпринимателей, финансовое и экономическое положение которых свидетельствует об их надежности как партнеров для предпринимательской деятельности в Российской Федерации и за рубежом. (Реестр надежных партнеров).*

Для решения этой задачи Российским агентством экономической безопасности, которое является уполномоченной организацией ТПП РФ по экспертной оценке участников Реестра надежных партнеров, предоставляется спектр услуг позволяющих максимально снизить вероятность предпринимательских рисков, а именно:

- осуществляется сопровождение договорных (контрактных) взаимоотношений партнеров, выступая третьей стороной по договору-контракту в части обеспечения экономической безопасности выполнения договорных обязательств, включая целевое использование средств, сроков, форм взаиморасчетов и т.д.;

- предоставляется полная информация о партнере, необходимая для совершения безопасной сделки, в том числе за рубежом;

- осуществляется содействие в привлечении инвестиционных ресурсов;

- осуществляются все виды правовой защиты, в том числе индивидуальной;

- разрабатываются формы и методы возмещения партнеру денежных средств, утраченных в связи с невозможностью взыскания с недобросовестного кредитора (должника), в досудебном порядке, оказывается содействие при рассмотрении споров в судебном порядке;

- производятся любые экспертные исследования с выдачей соответствующих официальных заключений, в том числе лабораторий криминалистических и других экспертиз;

- осуществляется защита товарных знаков, патентной, интеллектуальной и другой собственности.

Все вышеуказанные и многие другие услуги имеют форму эксклюзивного предоставления, т.е. только для участников Реестра надежных партнеров.

Особое значение придается широкой информационной и рекламной поддержке участников Реестра надежных партнеров, а именно:

- список участников Реестра будет регулярно публиковаться в периодических изданиях ТПП РФ, экономической прессе, отраслевых изданиях;

- Реестр надежных партнеров будет публиковаться на сайте ТПП РФ;

- регулярно проводимые церемонии вручения свидетельств будут широко освещаться в прессе и средствах массовой информации.

Можно с полной уверенностью утверждать, что реализуемый проект станет существенным шагом на пути цивилизации российского рынка, решения проблемы информационно-аналитического и организационно-экспертного обеспечения задач экономической безопасности и управления рисками в деятельности хозяйствующих субъектов.



По вопросам вхождения в Реестр  
обращаться по тел.: (095) 925 28 30,  
298 38 15,  
факс: (095) 298 52 08



## АВИАКОМПАНИИ РОССИИ В 1999 г. ПОЛУЧИЛИ ЛИШЬ 8 НОВЫХ САМОЛЕТОВ И СПИСАЛИ 400

Об этом сообщил директор Федеральной службы воздушного транспорта Владимир Андреев на заседании коллегии ФСВТ.

Всего, по данным ФСВТ, в гражданской авиации России около 7,5 тысячи воздушных судов, из них магистральных — 1750, грузовых — 750, самолетов местных воздушных линий — 2600 и 2400 вертолетов.

Как отметил г-н В. Андреев, моральное старение российского парка воздушных судов, без сомнения, приведет к тому, что еще до того как они устареют физически, нынешние магистральные самолеты могут быть вытеснены с международных авиалиний за счет введения более жестких международных стандартов по шумам и выбросам в атмосферу.

Ограничения и штрафные санкции по полетам за рубеж отечественных авиакомпаний на самолетах, не соответствующих этим стандартам, уже действуют.

«Поэтому, когда говорят о том, что было ошибкой приобретение в лизинг самолетов иностранного производства — Boeing и Airbus, на это могу ответить, что решение было вынужденным, но правильным», — сказал В. Андреев.

В. Андреев сообщил, что за несколько последних лет появились предпосылки развития лизинга российской авиатехники. В частности, в прошедшем году был подписан контракт между лизинговой компанией «Ильюшин финансы» и авиакомпанией «Аэрофлот» о лизинге 7 самолетов Ил-96-300, с авиакомпанией «Трансаэро» — о лизинге 10 самолетов Ту-204.

Также заключен контракт на поставку в 2000 году двух самолетов Ту-204-100 производства ульяновского авиазавода «Авиастар» для авиакомпании «Красноярские авиалинии», чей общий заказ составляет 10 самолетов в течение нескольких лет.

Кроме того, отметил В. Андреев, «поскольку даже с помощью лизинга решить вопрос приобретения воздушных судов для отдельных авиакомпаний затруднительно, думаю, целесообразно пойти по пути организации пула авиакомпаний, который возьмет на себя вопросы закупки и организации сервиса воздушных судов, приобретаемых по лизингу».

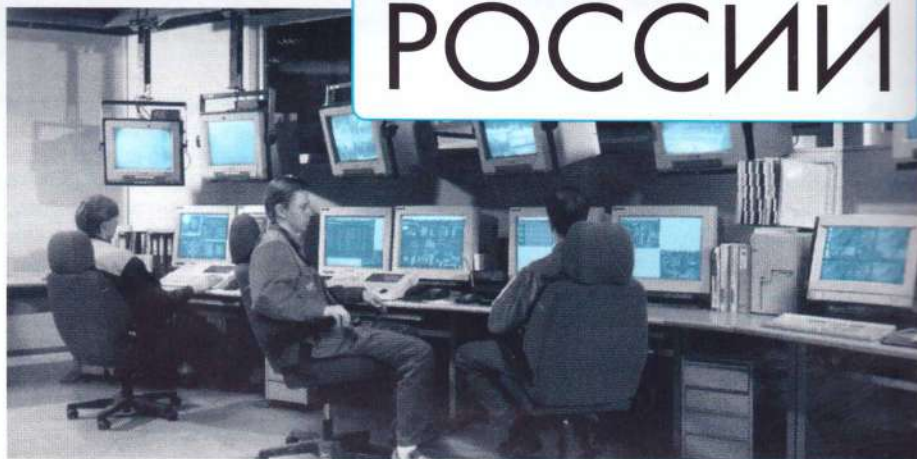
*Необходимость тесного взаимодействия отечественной и мировой экономики как системы в целом, так и отдельных ее составляющих — производства, транспорта, торговли и т.д., требует внедрения в отечественную практику новых технологий производства и управления, изменения стиля и методов работы предприятий. К этой области с полным правом следует отнести и логистику, упорно пробивающую свою дорогу в отечественной экономике.*

**Константин СУВОРОВ,**  
генеральный директор  
ЗАО «Морская техническая  
экспертиза»

# ПУТЬ

## К СТАБИЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

# РОССИИ

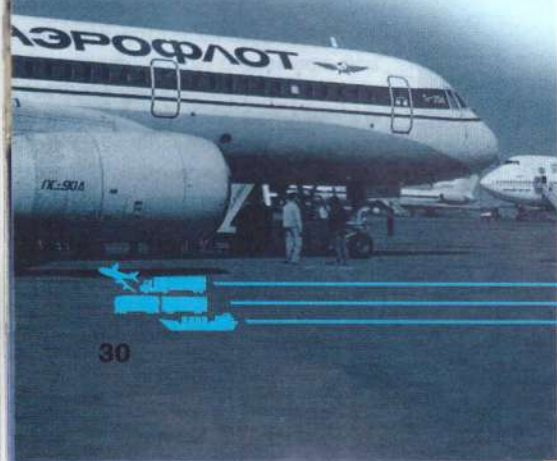


В феврале в одном из престижных залов страны — Государственном Кремлевском дворце, проходила **всероссийская научно-практическая конференция «Логистические технологии XXI века»**. Она стала для многих российских и зарубежных компаний, работающих на российском рынке, важным событием, связанным с нарастающим интересом к уже имеющимся результатам по применению логистических принципов в бизнесе, что позволило сократить уровень затрат при производстве, закупках, снабжении, транспорте, сбыте и распределении продукции. Конференция показала, что принципы логистики поддерживаются в высших структурах государственной власти.

Так, в приветствии спикера Госдумы **Геннадия Селезнева** отмечалось, что «конференция «Логистические технологии XXI века» проходит в сложное время, когда продолжаются поиски стабилизации финансово-экономического положения, выбираются новые пути восстановления промышленности, развития и совершенствования межотраслевых производственных отношений в интере-

сах улучшения жизненного уровня населения» и необходимо «совершенствование хозяйственной деятельности предприятий в современных экономических условиях на основе внедрения новых логистических технологий. Государственная Дума Федерального Собрания РФ поддерживает цели и задачи всероссийской научно-практической конференции «Логистические технологии XXI века» и будет оказывать всестороннюю помощь в реализации новых предложений, направленных на повышение эффективности функционирования предприятий и организаций России».

На конференции выступили с докладами министр транспорта РФ **Сергей Франк**, председатель Комитета Госдумы РФ по экономической политике **Сергей Глазьев**, представители Минэкономики РФ, ГТК РФ, а также общественных организаций — Российского союза промышленников и предпринимателей, Всероссийского координационного совета по логистике, Ассоциации международного сотрудничества, Международного центра логистики и компаний «Корпорация «Па-





рус", ЗАО "Терн", Северо-Западного логистического центра и др.

По мнению ученых, сегодня логистику следует определить как интегральный инструмент управления, способствующий достижению стратегических, тактических и оперативных целей организации бизнеса и любых материальных и сервисных потоков, а также в сфере некоммерческого производства за счет эффективности снижения общих затрат; удовлетворения конечных потребителей продукции, управления материальными и сервисными потоками; сопутствующими им потоками информации и финансовых средств.

Иными словами, использование логистики позволяет оптимизировать и снизить затраты на фактическое продвижение товаров от производителя к потребителю в цепи "закупка сырья - производство - распределение - продажа - потребление". Вспомним недавнее прошлое, подобную задачу в отечественной экономике решали Госплан и Госснаб, деятельность которых во время реформ и перехода к рыночной экономике была осуждена реформаторами. Действующая в прошлой отечественной экономической системе схема управления была разру-

шая система нашей страны входит в фазу подъема. Оживление экономики вызвало рост спроса на транспортные услуги. В минувшем году на 6% выросли объемы грузовых перевозок, на 18% увеличился грузооборот морских портов, на 13% объемы деятельности промышленного транспорта, на 3% объемы перевозок автомобильного транспорта. В ближайшей перспективе спрос на транспортные услуги будет расти с темпом 4-5% в год. Повысится требовательность к надежности транспорта и соблюдению сроков доставки грузов, качеству транспортного сервиса. Рост экспорта может создать дефицит мощностей морских и речных портов, других специализированных терминалов. Все сильнее будут сказываться ограничения по ресурсам, все более пристальным будет внимание общества к экологии и безопасности транспортных систем».

Имеются примеры разрозненных действий перевозчиков и экспедиторов при доставке контейнеров из Юго-Восточной Азии в Европу, забвения ими логистических принципов, в результате основная часть доходов и выбор маршрута перевозок оставались за иностранными операторами. Это



## RUSSIAN AIR COMPANIES RECEIVED IN 1999 ONLY 8 NEW PLANES AND WROTE OFF 400

It was said by Vladimir Andreev, Director of the Federal Service of Air Transport (FSAT) at the FSAT Board sitting.

In all, according to FSAT, Russian civil aviation has about 7.5 thousand air vessels, out of which 1750 - of main air lines, 750 - cargo planes, 2600 - planes of local air lines and 2400 helicopters.

As Mr.V.Andreev noted, there was no doubt about that an obsolescence of Russian flying stock would bring to the fact that today's main air lines vessels might be excluded from international air lines, owing to the introduction of more hard international standards on noise and pollution of the atmosphere, long before as they would become obsolete physically.

Restrictions and fines on flights carried out by Russian air companies using planes which do not correspond to the said standards are used already.

<Therefore, when they say that it would be a mistake to take on lease planes of foreign production such, for example, as Boeing and Airbus, I can say that though this decision was a forced one, but it was a sound decision>,- said Mr.V.Andreev.

According to him, preconditions of development taking on lease Russian aviation techniques appeared during a few last years. In particular, a contract between a leasing company Ilyushin finance and an air company Aeroflot on leasing 7 planes of IL-96-300 and a contract with air company Transaero on leasing 10 planes of TU-204 were signed last year. There also was signed a contract for the delivery of 2 planes TU-204-100, production of the Aviastar aviation plant ( town of Ulyanovsk district), to an air company Krasnoyarskie Avialinii in 2000 year, which total order is 10 planes for several years.

Besides, as Mr.V.Andreev noted, <since it's quite difficult to solve the question of purchasing air vessels for separate aviation companies even with the help of leasing, I think that it would be quite sensible to create a pool of aviation companies, which could take on its shoulders questions of purchasing and rendering services to air vessels taken on lease>.

# ЛЕЖИТ ЧЕРЕЗ

# ЛОГИСТИКУ

шена, надежды на саморегулирование построенной в последние годы экономики, для которой наши ведущие специалисты не могут придумать названия, не оправдались. Поэтому при современном состоянии дел логистика позволит решить задачу оптимального управления экономической системой страны. Нельзя полностью отвергать имеющийся и накопленный отечественный опыт управления, хотя он и не базировался на использовании логистических принципов. Не следует бездумно переносить зарубежные достижения логистики на отечественную почву, чтобы не оказаться в положении «гладко было на бумаге, да забыли про овраги, а по ним ходить», поскольку годы перестройки, приватизации, перехода к рынку показали, что «овраги» отечественной экономики весьма глубоки и круты.

Название конференции "Логистические технологии" свидетельствует о подходе к логистике не только как к научной теории и абстракции, но и как к прикладной дисциплине, которая на этапе ожидаемого экономического подъема России будет служить ключом к разумному использованию национальных богатств, эффективной интеграции в мировую экономическую систему.

В наибольшей степени будет востребована транспортная логистика, поскольку, по заявлению г-на С.Франка, «транспорт-

привело к перераспределению транзита грузопотоков не в пользу России. Грузопоток по Транссибу снизился за последние 10 лет в 10 раз, как следствие суммарные потери страны и транспортных компаний оцениваются в \$1 млрд. в год. В полном соответствии с принципами логистики морские порты С.-Петербург и Восточный, Дальневосточное морское пароходство и группа компаний «Сибалюминий» приняли правильное решение, подписав недавно совместный протокол об образовании транспортно-модальной контейнерной компании «Оператор транссибирских контейнерных перевозок», что позволит начать возрождение транссибирских контейнерных перевозок и эффективно конкурировать с иностранными операторами на нашем рынке.

Внедрение логистических концепций на транспорте сдерживается действующими таможенными порядками и таможенными технологиями, которые, особенно при международной транспортировке контейнеров, тормозят и разрывают цепочку перевозки, не позволяя точно рассчитывать сроки и стоимость доставки, делают для операторов невыгодным то, что выгодно для отечественной экономики в целом. Особенно это проявляется в морских портах, где кроме таможни действуют ветеринарная и карантинная инспекции, санэпидемстанция и др. В результате доставка контейнера из Роттердама в Москву через Фин-





## МАП РОССИИ СОЗДАЕТ БАЗУ ДАННЫХ ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОНЦЕНТРАЦИИ

Министерство по антимонопольной политике ведет работу по созданию базы данных по экономической концентрации.

Об этом на пресс-конференции в Москве сообщил министр по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП) России **Илья Южанов**.

По словам министра, его ведомство остро ощущает нехватку подобного «хранилища информации о крупных компаниях, в том числе занимающих монопольное положение в той или иной отрасли».

По словам министра, создание такой базы данных позволит антимонопольному ведомству более оперативно реагировать на факты экономической концентрации, слияния или разделения компаний.

И. Южанов привел пример, когда совершенные несколько месяцев назад сделки были аннулированы. Самым ярким из этих примеров министр назвал решение арбитражного суда о списании с АО «ЛогоВАЗ» купленных им акций компании «Трансаэро». Как известно, несколько месяцев назад акции «Трансаэро» были выкуплены ЛогоВАЗом, после чего выяснилось, что в результате этой сделки контроль над своим конкурентом («Трансаэро») получил крупнейший авиаперевозчик России «Аэрофлот».

Для недопущения подобных ошибок и создается база данных экономической концентрации, пояснил министр.

Он добавил, что для контроля за экономической концентрацией на товарных рынках России в арсенале МАП со 2 января 2000 года появилась поправка к закону о конкуренции (статья 18), в соответствии с которой антимонопольный орган вправе требовать сведения об источниках, условиях получения и размерах денежных средств, необходимых для совершения сделок с активами предприятий.

Министр еще раз напомнил о том, что с начала года в России действует закон о контроле за конкуренцией на рынках финансовых услуг. Кроме того, 7 марта вышло постановление, которое утверждает методику определения оборота на рынках финансовых услуг, а также в законодательном порядке уточняет вступивший в силу с января закон о конкуренции на рынке финансовых услуг.

По словам министра, с принятием этого постановления «закон встал на ноги и учится ходить».

В соответствии с постановлением размер уставного капитала, при превышении которого финансовая организация обязана уведомлять МАП России, для банков определен в размере 160 млн. рублей, для страховых организаций — 10 млн. рублей, для иных финансовых организаций — 5 млн. рублей.

К постановлению прилагается методика определения границ оборота на рынке финансовых услуг.

ляндию (порт Котка) составляет 8 суток, а через порт С.-Петербург — до 20 суток, хотя с позиций теории логистики должно быть наоборот. Какой выход находят перевозчики и экспедиторы в указанных условиях, опираясь на принципы логистики? Можно говорить о возникновении «логистики по-русски», когда наши компании создают склады в финских портах и оттуда формируют товарные, транспортные и финансовые потоки.

В полном соответствии с концепциями логистики средства грузовладельцев привлекаются для оптимизации выстроенной логистической цепочки, а именно ее транспортной составляющей. Сегодня уже есть немало примеров участия нефтяников, угольщиков, лесопромышленников в организации крупных транспортных проектов. В порту С.-Петербург создается терминал по обработке минеральных удобрений. Проект предусматривает строительство причальных сооружений, закупку и монтаж терминального оборудования, развитие подъездных путей и даже реконструкцию городских транспортных коммуникаций. Экспортеры угля финансировали дноуглубительные работы в Мурманском порту для приема судов водоизмещением до 100 тыс. т. Ценность таких проектов не только в том, что грузовладельцы финансируют транспорт, нуждающийся в инвестициях, но такие проекты способствуют прямой интеграции производства с распределительной и транспортной технологиями, что отвечает базовым принципам логистики.

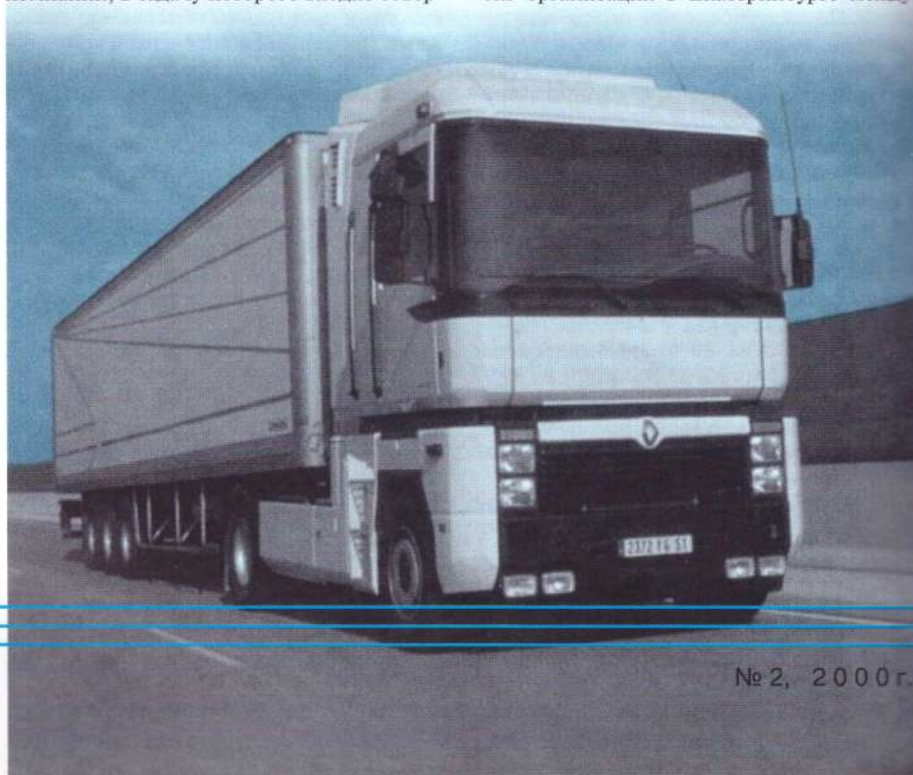
При участии транспортных компаний началось создание территориальных центров и терминальных комплексов. Такие центры будут созданы прежде всего в узлах международных транспортных коридоров. В настоящее время региональные логистические транспортно-региональные системы формируются в Московском и Северо-Западном регионах, в Нижнем Новгороде, в Самарской области, в Екатеринбурге и ряде других регионов. Недавно организован Московский транспортно-логистический центр с участием отечественных и зарубежных компаний, в задачу которого входит совер-

шенствование системы грузо- и товародвижения в Московском регионе, а также организационно-экономического и информационно-аналитического обеспечения смешанных перевозок грузов по международным транспортным коридорам, проходящим через Московский транспортный узел. Создается система «Московский терминал», основанная на поэтапном введении вокруг Москвы в узлах транспортной сети при пересечении магистральных путей сообщения 8 крупных и 22 средних мультимодальных терминальных комплексов нового поколения, обеспечивающих выполнение функций транспортно-распределительных логистических центров, объединенных в региональную логистическую систему грузодвижения на основе формирования единого организационно-экономического обеспечения с системой государственной поддержки и регулирования.

В стадии формирования находится региональная транспортно-логистическая система «Северо-Запад». В этой работе участвует ряд крупных транспортно-экспедиционных и логистических компаний, в т.ч. «Балтийские транспортные системы», «ЕВРОСИБ», «ТРАНСКОН», «ИНТЕРКАРГО», «ТРАНСКОМ-ИНТЕР» и др.

В Нижнем Новгороде на базе Нижегородского речного порта с участием железнодорожного и автомобильного транспорта планируется организовать совместно с английскими специалистами крупный мультимодальный терминал, перерабатывающие мощности которого составят 20 млн. т груза в год. Самарская региональная логистическая система реализуется по проекту, разработанному совместно с немецкой логистической компанией «FIEGE Logistik and Co», с учетом внедрения западных сквозных логистических технологий. Региональный логистический центр организуется на базе Самарского международного аэропорта, логистического предприятия «ВОЛГАтранс-терминал» и логистического информационно-аналитического центра с участием указанной немецкой фирмы.

На стадии реализации находится проект организации в Екатеринбурге между-





народного транспортно-логистического терминала на базе железнодорожной станции Свердловск-сортировочный, международного аэропорта "Кольцово", грузовых комплексов Камского и Обь-Иртышского пароходств.

Таким образом, региональные транспортно-логистические системы формируются на базе транспортных узлов на основных магистральных направлениях "Запад-Восток" и "Балтика - Центр - Юг" на пути российской части международных транспортных коридоров и могут явиться основой для развития интеграции российского транспорта с европейской и мировой транспортными системами.

Какие важнейшие задачи логистики на современном этапе рыночных отношений в нашей стране решаются с помощью логистических информационно-аналитических центров? На конференции к ним отнесли следующие:

- создание интермодальной системы управления материальными потоками на основе складывающихся информационных потоков на региональном уровне;
- разработка методов управления движением товаров и контроля материальных потоков с использованием современных средств вычислительной техники и достижений космической связи;
- применение технологии физического распределения товаров на контрактной основе на всех уровнях потребления;
- прогнозирование объемов производства, складирования, спроса и т.д. в условиях современного состояния отечественной экономики и выхода из той ситуации, где сейчас находимся.

Одновременно отмечались большие трудности и препятствия на пути развития и внедрения логистических концепций в России, в т.ч.:

- имеющаяся напряженность во всех слоях общества не способствует в отечественном бизнесе продвижению принципиально новых для большинства российских предпринимателей логистических идей;
- стагнация экономики, высокий уровень монополизма и государственной собственности, финансовые кризисы и неплатежи, падение уровня производства и жизни населения по сравнению с другими странами, продолжающаяся негативная реструктуризация экономики, отсутствие инвестиций;
- исторически сложившаяся в отечественной экономике в течение длительного времени недооценка роли сферы обращения, снабжения и сбыта продукции, которая за рубежом занимает фундаментальную позицию, ее отставанием от сферы производства, особенно в организации сбыта товаров и услуг, и замедленным продвижением товаров к потребителям, высоким уровнем неудовлетворенного спроса, низким и недостаточным уровнем обслуживания потребителя;
- значительное отставание России от среднемирового уровня в развитии инфраструктуры экономики, отсутствие продуманной стратегии распространения товаров

промышленности и торговли, недостаток информационных товарных рынков, слабое развитие системы современных электронных коммуникаций, отсталые транспортные структуры, особенно в области автомобильных дорог, недостаточный уровень интермодальных и автомобильных терминалов, отсутствие практически во всех видах транспорта современных транспортных средств, отвечающих мировым стандартам, высокая степень износа подвижного состава транспорта, низкий уровень производственной базы транспортного хозяйства, недостаток высокопроизводительного оборудования для переработки продукции, низкий уровень механизации и автоматизации складских работ, слабое развитие промышленности по производству современной тары и упаковки.

Очевидно, что путь реализации логистических принципов в отечественной экономике будет тернист и сложен, однако пора скорее переходить от призывов и слов поддержки к реальным делам. Почему на прошедшей в январе с.г. совместной Коллегии Минторга и Минтранса, где рассматривались вопросы более жесткого государственного регулирования внешнеторговых операций и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса, не было и намека на необходимость разработки и внедрения новых современных технологий (логистики), без которых сегодня невозможно эффективно соперничать на международном рынке транспортных услуг? Возможно, для внедрения логистики более целесообразно использовать не административные методы, а идти по пути выработки правительственными структурами законодательных актов, стимулирующих с помощью экономических рычагов использование указанных принципов в деятельности компаний, работа которых строится на базе логистических цепочек. Это может выразиться в предоставлении налоговых, таможенных и других льгот компаниям, которые практически используют логистические принципы.

На конференции неоднократно подчеркивалось, что в отечественной экономике наметился существенный перелом, за 1999 г. валовый продукт вырос на 3,2%, впервые за время реформ продукция промышленности выросла на 8,1%, хотя нельзя забывать — за период перехода к рыночной экономике указанные величины уменьшились в разы! В то же время данная ситуация может оказаться аналогичной "первой ласточке, которая не делает весны", поскольку все материалы прошедшей конференции "Логистические технологии XXI века" убедительно доказывают, что настоящую и бурную весну в отечественную экономику, включая и транспорт, может принести только широкое внедрение логистических принципов. Первые шаги на этом пути сделаны теоретиками, дело за законодательными и управляющими структурами, производителями, промышленниками, предпринимателями, экспедиторами и другими бизнесменами.

## С 3 АПРЕЛЯ В РФ СНИЗИЛАСЬ ЭКСПОРТНАЯ ПОШЛИНА НА РЯД ЛЕСОМАТЕРИАЛОВ ДО 5%

С 3 апреля приказом Государственного таможенного комитета (ГТК) РФ вдвое снизилась вывозная пошлина на топливную древесину и необработанные лесоматериалы.

Согласно приказу ГТК № 233 изменение ставок пошлин касается лесоматериалов и древесины, вывозимых из РФ за пределы Таможенного союза (Россия, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан).

В соответствии с документом древесина топливная (в виде бревен, поленьев и сучьев и т.д.), опилки, древесные отходы, а также необработанные лесоматериалы из березы будут облагаться пошлиной в размере 5% от таможенной стоимости.

В настоящее время вывозная пошлина на указанные категории лесоматериалов составляет 10% от таможенной стоимости.

## КРЕДИТ ДЛЯ СОЛИКАМСКУМПРОМА

Международный Московский банк (ММБ) предоставил кредит в размере \$10 млн. одному из крупнейших целлюлозно-бумажных предприятий РФ — ОАО «Соликамскбумпром».

Как сообщается в пресс-релизе банка, кредит предоставлен на 5 лет и будет использоваться на реконструкцию предприятия и закупку оборудования у немецкой фирмы Voith Sulzer.

В пресс-релизе отмечается, что с 1994 года, когда было начато сотрудничество банка с предприятием, общая сумма финансирования банком ОАО «Соликамскбумпром» составила более \$45 млн. За это время на инвестиционные цели были предоставлены кредиты на сумму \$25 млн.

По состоянию на начало 2000 года объем предоставленных банком кредитов своим клиентам составил \$300 млн. В число заемщиков вошли крупные объединения, предприятия, акционерные общества, совместные предприятия и иностранные фирмы.

## «СУРГУТНЕФТЕГАЗ» ДОБУДЕТ В 2000 ГОДУ 38,56 МЛН. ТОНН НЕФТИ И 11,14 МЛРД. КУБОМЕТРОВ ГАЗА

В прошлом году компания произвела 37,57 млн. тонн нефти и 11,12 млрд. кубометров газа.

До конца года дочерний НПЗ «Кириши-нефтеоргсинтез» планирует переработать 17,5 млн. тонн против 17,29 млн. тонн в 1999 году.

За этот период компания рассчитывает произвести 1,94 млн. тонн бензина (в 1999 году — 1,85 млн. тонн), 3,65 млн. тонн дизтоплива (3,62 млн. тонн), 1,15 млн. тонн авиакеросина (1,09 млн. тонн) и 9,03 млн. тонн мазута (8,91 млн. тонн).



## СТОИМОСТНЫЙ ОБЪЕМ ЭКСПОРТА НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ РОССИИ В ЯНВАРЕ 2000 ГОДА УВЕЛИЧИЛСЯ В 2 РАЗА И СОСТАВИЛ \$460,18 МЛН.

Россия в январе 2000 года поставила на экспорт нефтепродуктов на сумму \$460,18 млн., что более чем в 2 раза (на \$238,3 млн.) превышает аналогичный показатель 1999 года. Об этом сообщил источник, близкий к таможенным органам.

По данным источника, за указанный период из России вывезено 199,65 тыс. тонн

моторных бензинов разных марок на сумму \$40,0 млн., 1575,36 тыс. тонн дизельного топлива (\$318,9 млн.), 772,3 тыс. тонн мазута (\$70,6 млн.) и 38,34 тыс. тонн масел (\$7,86 млн.).

Наибольшие объемы бензина были поставлены из России в течение первого месяца текущего года в Латвию (97,86 тыс.

тонн) и Казахстан (41,1 тыс. тонн), дизельного топлива — в Ирландию (318,3 тыс. тонн) и Великобританию (208,5 тыс. тонн), масел — в Польшу (10,09 тыс. тонн) и Латвию (6,77 тыс. тонн).

В 1999 году Россия экспортировала в страны ближнего и дальнего зарубежья нефтепродуктов на сумму \$4,753 млрд.

## ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ РОССИИ В ЯНВАРЕ 2000 ГОДА (ТОНН/\$ТЫС.)

страна	кол-во	сумма	страна	кол-во	сумма	страна	кол-во	сумма
<b>Бензины для различных процессов переработки</b>			Вьетнам	230	47	Кипр	2 139	178
Кипр	13 720	2 472	Германия	768	127	Китай	40	4
Латвия	5 236	901	Гибралтар	8 472	1 586	Республика Корея	50	5
Нидерланды	8 201	1 813	Греция	248	45	Ливан	27 500	2 986
Польша	208	70	Гондурас	120	18	Мальта	2 527	211
Румыния	13 997	3 159	Дания	31 671	5 662	Нидерланды	100	11
Сингапур	20 779	3 842	Египет	27 533	5 970	Сингапур	1 213	189
Турция	5 185	1 035	Израиль	50	9	Турция	450	54
Финляндия	911	286	Ирландия	318 300	78 430	Финляндия	100	11
Франция	9 920	2 159	Испания	163 195	32 441	Япония	150	22
Казахстан	4 520	697	Италия	116 107	23 122	Прочие	315	38
Киргизия	1 481	297	Кайман	130	25	Итого	107 135	11 351
Таджикистан	489	98	Камбоджа	775	131	<b>Мазут (1%&lt;S&lt;2%)</b>		
Прочие	6 831	1 433	Кипр	19 073	3 707	Австрия	3 000	342
Итого	91 478	18 262	Китай	15 875	2 976	Вьетнам	120	12
<b>Специальные бензины</b>			Корея (КНДР)	65	13	Израиль	26 534	2 593
Прочие	94	18	Республика Корея	2 587	543	Кайман	200	20
<b>Бензины моторные</b>			Латвия	4 054	757	Кипр	4 026	459
Австрия	5 439	774	Ливан	40	5	Китай	9 420	1 259
Виргинские о-ва	2 999	547	Литва	80	15	Корея (КНДР)	55	5
Греция	4 661	991	Малайзия	50	6	Республика Корея	962	71
Корея (КНДР)	12	3	Мальта	1 333	235	Мальта	1 390	138
Латвия	97 861	17 863	Монголия	3 815	620	Нидерланды	150	15
Монголия	2 766	567	Нидерланды	187 013	33 036	Тайвань	480	48
Нидерланды	21 601	4 903	Норвегия	543	94	Турция	420	33
США	6 508	1 332	Нормандские о-ва	16 803	3 211	Филиппины	120	11
Эстония	941	218	Панама	90	16	Франция	250	34
Казахстан	41 146	9 154	Польша	305	70	Швейцария	147 614	11 454
Киргизия	2 558	593	Португалия	320	64	Эстония	100	11
Таджикистан	159	39	Сент-Винсент и Гренадины	310	58	Япония	699	84
Украина	13 003	3 055	Сингапур	54 148	9 408	Казахстан	3 282	163
Итого	199 654	40 039	Сирия	140	20	Прочие	2 064	296
<b>Прочие легкие дистилляты</b>			Словения	30	6	Итого	200 886	17 048
Латвия	10 857	1 312	США	32 232	6 074	<b>Мазут (2%&lt;S&lt;2,8%)</b>		
<b>Керосин</b>			Сянган (Гонконг)	50	10	Австрия	41 657	4 127
Великобритания	5 076	968	Тунис	40	7	Антигуа и Барбуда	250	26
Монголия	134	29	Турция	19 367	2 837	Болгария	1 011	83
Финляндия	846	175	Фарерские о-ва	40	8	Великобритания	12 181	1 088
Казахстан	4 077	1 018	Финляндия	19 554	3 743	Виргинские о-ва	46 936	4 364
Таджикистан	622	121	Франция	23 579	4 626	Германия	3 058	434
Прочие	851	188	Швейцария	83 056	15 987	Греция	1 581	136
Итого	11 606	2 499	Швеция	89 568	18 767	Дания	4 642	431
<b>Прочие средние дистилляты</b>			Эстония	20 364	2 906	Италия	7 958	815
Латвия	975	188	Югославия	5 850	1 201	Камбоджа	200	17
Эстония	2 461	479	Япония	6 660	1 390	Кипр	21 262	2 033
Итого	3 436	667	Грузия	50	9	Либерия	1 150	126
<b>Дизельное топливо</b>			Казахстан	10 541	2 054	Литва	19 457	1 857
Антигуа и Барбуда	125	20	Киргизия	534	88	Мальта	2 730	288
Багамские о-ва	195	34	Таджикистан	144	32	Нидерланды	89 248	7 033
Бермудские о-ва	10 006	1 831	Украина	18 269	3 783	Румыния	26 566	2 515
Белиз	155	32	Прочие	5 916	1 071	Тунис	600	51
Болгария	145	23	Итого	1 575 364	318 907	Турция	1 676	141
Великобритания	208 556	40 767	<b>Мазут (S&lt;1%)</b>			Финляндия	800	88
Виргинские о-ва	46 095	9 134	Израиль	30 400	3 026	Эстония	21 738	2 544
			Италия	42 151	4 616	Казахстан	791	34
						Итого	305 492	28 231





## ЗАПИСЬ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ВЫПУСК ТОВАРНОГО ПРОКАТА НА 27,8%

ОАО «Западно-Сибирский металлургический комбинат» (ЗСМК, крупный производитель стали и проката, Новокузнецк), по предварительным данным, в первом квартале 2000 года увеличило выпуск товарного проката по сравнению с аналогичным периодом 1999 года на 27,8% — до 1,13 млн. тонн.

Как сообщили в пресс-службе ЗСМК, кроме того, комбинат увеличил производство кокса (6% влажности) на 20,8% — до 839 тыс. тонн, агломерата на 9,1% — до 1,63 млн. тонн, чугуна на 15,9% — до 1,07 млн. тонн, выплавка стали увеличилась на 25,8% — до 1,27 млн. тонн. Экспорт металлопроката в январе-марте вырос по сравнению с первым кварталом 1999 года на 14,4% — до 727 тыс. тонн.

В марте этого года, по предварительным данным, ЗСМК произвел 406 тыс. тонн стали и 380 тыс. тонн товарного проката. Экспорт металлопроката в марте составил 238 тыс. тонн. Затраты на один рубль

товарной продукции ожидаются на уровне 85 коп.

В марте ЗСМК перечислил в бюджеты всех уровней свыше 88 млн. рублей, а во внебюджетные фонды около 76 млн. рублей.

Внешнее управление на ЗСМК было введено в июне 1997 года на 18 месяцев. В марте текущего года срок продлен до 2007 года под поручительство администраций Кемеровской области и г. Новокузнецка. Управляющей компанией является государственная компания ОАО «Сибирская горнометаллургическая компания».



## «ГАЗ» ИЗУЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ УСТАВНОГО КАПИТАЛА

ОАО «ГАЗ» — один из ведущих российских производителей легковых и грузовых автомобилей, рассматривает возможность увеличения своего уставного капитала путем проведения дополнительной эмиссии акций, сообщил президент ОАО *Николай Пугин*.

По его словам, вопрос об этом может быть вынесен на рассмотрение ближайшего годового общего собрания акционеров предприятия. Г-н Н. Пугин отметил, что целью увеличения уставного капитала является привлечение дополнительных инвестиций в развитие предприятия и освоение выпуска новых моделей автомобилей.

Президент ОАО «ГАЗ» подчеркнул, что в случае увеличения уставного капитала в число новых акционеров компании могут войти и ее крупные кредиторы, что позволит окончательно урегулировать отношения с ними.

В настоящее время крупнейшим кредитором ОАО «ГАЗ» является Европейский банк реконструкции и развития, которому автозавод должен по ранее полученным кредитам \$65 млн.

«ГАЗ» в 2000 году планирует увеличить выпуск товарной продукции на 10%, заявил также руководитель автозавода.

По его словам, совет директоров окончательно утвердил бюджет предприятия на 2000 год, согласно которому доходы компании составят 37 млрд. рублей, расходы — 39 млрд. рублей. Н. Пугин отметил при этом, что правлению компании поручено принять дополнительные меры для устранения запланированного пока дефицита бюджета.

Н. Пугин сообщил также, что, по предварительным данным, общий объем товарной продукции и продаж «ГАЗа» в 1999 году составил около 26 млрд. рублей и увеличится по сравнению с 1998 годом на 21% при плане 18%.

В 1999 году «ГАЗ» выпустил 240 тысяч легковых и грузовых автомобилей на своем основном производстве в Нижнем Новгороде и 21 тысячу — на дочерних автосборочных предприятиях в России и СНГ. «Таким образом, — отметил Н. Пугин, — мы уверенно идем к оптимальному для нашей компании объему производства — 300 тысяч автомобилей в год».

Президент ОАО «ГАЗ» также сообщил, что автозавод начал изготовление опытно-промышленной партии из 20 новейших легковых автомобилей «ГАЗ-3111» («Волга»). Автомобили первой партии будут использованы для испытаний, однако уже со второго квартала 2000 года «ГАЗ» намерен начать серийный выпуск товарных автомобилей «ГАЗ-3111». Н. Пугин отметил, что стоимость новой «Волги» составит около \$10 тысяч. Резкое изменение экономической ситуации, добавил он, может повлиять на стоимость автомобиля, так как в производстве используется ряд импортных комплектующих.

## ЗАРУБЕЖНЫЕ АВИАКОМПАНИИ НАЧИНАЮТ ЛЕТАТЬ В АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО»

Ряд зарубежных авиакомпаний начинают осуществлять полеты в московский аэропорт «Домодедово», в настоящее время использующийся в основном для рейсов внутри России и СНГ.

Как сообщил председатель совета директоров группы компаний «Ист Лайн» (АО «Аэропорт «Домодедово» входит в группу «Ист Лайн») *Дмитрий Каменщик*, недавно Lufthansa объявила об открытии в течение ближайшего времени рейса в аэропорт «Домодедово». До этого германская авиакомпания осуществляла полеты в Москву только в аэропорт «Шереметьево».

Кроме того, ряд зарубежных авиакомпаний определили аэропорт «Домодедово» в качестве резервного пункта, который будет использоваться в тех случаях, когда по каким-либо причинам невозможно осуществить посадку в «Шереметьево». В настоящее время таким резервным пунктом явля-

ется аэропорт «Пулково» (Санкт-Петербург).

Сейчас ведутся консультации еще с рядом крупных авиакомпаний об открытии рейсов в аэропорт.

**Аэропорт «Домодедово» обслужил в 1999 году более 4 млн. пассажиров, что на 8% больше, чем в 1998 году.**

В настоящий момент в аэропорту завершается масштабная реконструкция пассажирского вокзала.

Оценочная стоимость реконструкции, завершение которой намечено на середину 2000 года, составляет около \$90 млн. Основной целью реконструкции являются обеспечение международных требований обслуживания пассажиров и внедрение новейших аэропортовых технологий.

В 1999 году крупным проектом группы компаний «Ист Лайн», в которую входит аэропорт «Домодедово», стала и подготовка гостиницы, соответствующей международной категории четырехзвездочного отеля.

## ГРУЗОБОРОТ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТА РОССИИ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 5%

Коммерческий грузооборот российского транспорта в январе 2000 года составил 289,6 млрд. тонно-км и по сравнению с январем 1999 года увеличился на 5,0%.

Об этом свидетельствует распространенная официальная информация Госкомстата РФ по статистике.

По данным Госкомстата, грузооборот железнодорожного транспорта России в январе 2000 года составил 107,0 млрд. тонно-км и увеличился на 17,0% по сравнению с январем 1999 года. Грузооборот трубопроводного транспорта снизился на 0,1% и составил 170,5 млрд. тонно-км.

Грузооборот автомобильного транспорта в январе 2000 года составил 1,9 млрд. тонно-км и вырос на 9,8%;

морского — 10,1 млрд. тонно-км (снижение на 3,0%);

воздушного — 0,1 млрд. тонно-км (рост на 10,3%).

По сравнению с декабрем 1999 года в январе этого года грузооборот российского транспорта снизился на 3,9%, в том числе железнодорожного — 7,0%, автомобильного — 24,9%, воздушного — 45,8%, трубопроводного — 1,5%. Грузооборот морского транспорта по сравнению с декабрем 1999 года вырос на 31,7%.



## МОСКВА ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ФИНАНСИРОВАНИИ СОЗДАНИЯ НОВОГО САМОЛЕТА МИГ-110

Правительство Москвы профинансирует в 2000 году часть работ по созданию многоцелевого грузопассажирского самолета МиГ-110. Самолет создает инженерный центр им. Микояна, входящий в российскую самолетостроительную корпорацию (РСК) «МиГ».

Как сообщил представитель РСК, для этого московские власти предоставили РСК на 2000 год целевые льготы по налоговым платежам и сборам в столичный бюджет. Часть сэкономленных благодаря льготам средств будет инвестирована в разработку нового самолета. Пока работы ведутся на собственные средства РСК.

По мнению экспертов, стоимость завершения разработки самолета МиГ-110 составит менее \$100 млн. Цена самолета на авиарынке будет не выше \$7-7,5 млн.

Разработчики самолета надеются также на участие в финансировании проекта Австрии, с которой в настоящий момент продолжаются переговоры о возможности организации в стране сборочного производства российского самолета.

По предварительному графику разработка конструкторской документации самолета должна быть завершена к концу 2000 года. Постройка первого самолета должна начаться в 2001 году, а его испытательный полет планируется провести в 2002 году.

МиГ-110 является конверсионной программой РСК «МиГ». Многоцелевой транспортный самолет МиГ-110 предназначен для перевозки пассажиров и грузов в контейнерах. Максимальное число пассажиров — 48. Применяемое на самолете оборудование обеспечивает ему возможность полетов по воздушным трассам в любых географических и метеорологических условиях в любое время года и суток. Самолет оснащается спутниковой навигационной системой и системой автоматического управления.



## МИНЭКОНОМИКИ НАПРАВИЛ

## ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

## ПО БТС

## В ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ РФ

Минэкономики России направил заключение о целесообразности реализации проекта строительства Балтийской трубопроводной системы (БТС) в экспертный совет при правительстве РФ.

Об этом сообщил руководитель департамента экспертизы Минэкономики Вячеслав Гришин.

«Межведомственная комиссия экспертного совета провела повторную экспертизу материалов строительства первой очереди этого нефтепровода и, несмотря на имеющиеся замечания финансово-экономического порядка, поддержала проект строительства БТС, ориентируясь на его государственную важность», — сообщил он.

Как пояснил В. Гришин, «по БТС планируется прокачивать к Балтийскому морю основные объемы экспортируемой нефти из Тимано-Печорской и Западно-Сибирской нефтегазоносных и Урало-Поволжских регионов в обход прибалтийских государств через новый российский порт в Приморске, что позволит России к 2010 году в полтора раза увеличить перекачку нефти в этом направлении».

По его словам, «в будущем объемы транспортировки нефти по БТС планируется довести до 30 млн. тонн, причем ввод только первой очереди БТС предполагает снижение тарифов за тонну нефти на \$2-4».

Первая очередь трубопроводной системы (протяженностью новых нефтепроводов 453 км) предполагает прокачку 12 млн. тонн нефти в год по маршруту Ярославль—Кириши—Приморск с использованием части существующих нефтепроводов от Ярославля до Киришей. Тариф на перекачку и налив составит \$6,95 за тонну. Объем инвес-

тиций в первую очередь — \$460 млн., срок окупаемости — 12 лет, заказчиком проекта является «Транснефть», разработчиком — институт «Гипротрубопровод».

«Повторная экспертиза финансово-экономических расчетов выявила, что при осуществлении проекта сохраняется высокая степень финансового риска, поскольку согласно ТЭО предполагается 40% финансирования за счет собственных средств и 60% — за счет заемных. При этом достаточность объема собственных средств, как и наличие предварительных соглашений с кредиторами, не подтверждены ни документально, ни расчетами», — отметил г-н В. Гришин.

Тем не менее, по мнению руководителя департамента, «Транснефть» приняла «некоторые шаги, которые позволяют надеяться на то, что выход из этого положения будет найден». По его словам, «Транснефть» предложила правительству сохранить на 2000 год инвестиционный целевой тариф, взимающийся с грузоотправителей при экспорте нефти, который был введен в 1999 году. Как

известно, в прошлом году введение этого тарифа в размере \$1,43 за тонну позволило аккумулировать для строительства БТС \$100 млн.

«Если правительство сейчас примет соответствующее постановление, это откроет зеленый свет проекту БТС. Кроме того, «Транснефть» собирается усилить производительность существующего нефтепровода Ярославль—Кириши, что также даст определенную сумму, и ведет переговоры со Сбербанком на кредитование 30% первой очереди проекта», — пояснил В. Гришин.



## ФСВТ РФ НАМЕРЕНА ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГОСИМУЩЕСТВА В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Перед Федеральной службой воздушного транспорта поставлена задача повышения эффективности использования государственного имущества. Об этом заявил директор Федеральной службы воздушного транспорта Владимир Андреев.

Он подчеркнул, что сейчас более 270 из 722 организаций гражданской авиации сохраняют государственную форму собственности. В результате приватизации образовано около 100 открытых акционерных обществ, в десятках из них за государством закреплены соответствующие пакеты акций, поскольку эти компании имеют стратегическое значение для обеспечения национальной безопасности страны.

Между тем акционированные предприятия и аэропорты продолжают использо-

вать федеральное имущество, которое не подлежит приватизации. Это, прежде всего, аэродромы и объекты управления воздушным движением.

В настоящий момент Федеральная служба воздушного транспорта России провела работу по инвентаризации федерального недвижимого имущества и это позволило уточнить количественный состав федерального имущества, установить централизованный контроль и учет объектов, приступить к урегулированию имущественных и арендных отношений, а также выявить факты незаконного использования или отчуждения имущества.

Для решения вопросов, касающихся госимущества, в структуре ФСВТ создано специальное управление.

## MOSCOW WILL TAKE PART IN FINANCING CREATION OF NEW AIRCRAFT MiG - 110

In 2000 year Moscow government will finance a part of works on creation of a multipurpose cargo-passenger aircraft MiG - 110. The aircraft is created by the engineering center Mikoyan by name, comprising Russian aircraft construction corporation (RACC) MiG.

According to a representative of RACC, Moscow authorities allowed privileges on tax payments and charges to the capital's budget in 2000 year to RACC. A part of the saved means due to the privileges will be invested in working out the new aircraft. For the time being all works now are carried out on own means of RACC.

According to experts, the cost of completion of working out MiG - 110 will be less than 100 M USD. The cost of a plane in the market is evaluated in an amount of 7-7.5 M USD, not more.

Designers of the aircraft hope also on a participation in the financing of the project of Austria with which negotiations on a possibility of an assembling production of Russian planes in this country are continued at present.

Working out the designer's documentation of the aircraft, according to a preliminary schedule, must be completed by the end of 2000 year. A building of a first plane has to be started in 2001 year, and its first flight is planned to be carried out in 2002 year.

MiG - 110 is the conversion program of RACC MiG. A multi purpose transport aircraft MiG - 110 is designed for transportation of passengers and containerized cargoes. The maximum number of passengers - 48. The equipment which will be used in the aircraft, will ensure it a possibility of carrying out flights in air routes in any geographic and meteorological conditions, at any time of the year and day. The aircraft is equipped with a satellite navigation system and a system of an automatic control.

## ИЛ-96Т ОСУЩЕСТВИТ 10 ОЦЕНОЧНЫХ РЕЙСОВ НА ЛИНИЯХ «АЭРОФЛОТА»

Оценочная эксплуатация нового российского транспортного самолета Ил-96Т должна начаться в апреле текущего года.

Как сообщили в пресс-службе авиационного комплекса (АК) им. Ильюшина, планируется осуществить 10 грузовых рейсов в Китай.

По словам представителя пресс-службы, пилотировать самолеты будут экипажи авиакомпаний «Аэрофлот» при участии специалистов АК им. Ильюшина. Кроме того, в маршрутах для оценки самолета будут участвовать специалисты ряда российских федеральных авиационных ведомств.

Рейсы будут выполняться под флагом «Аэрофлота», на его регулярных или чартерных маршрутах.

Как подчеркнул представитель авиационного комплекса, пробная эксплуатация Ил-96Т позволит «оценить живьем эксплуатационные качества самолета на очень загруженных маршрутах».

Самолет Ил-96Т является транспортным вариантом пассажирского Ил-96М. Самолет оснащается двигателями американской компании Pratt & Whitney.

Максимальная масса коммерческой нагрузки Ил-96Т составляет 92 т. Практическая дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой — 5200 км. Самолет имеет российский и американский сертификаты.

В соответствии с инвестиционным соглашением «Аэрофлот» должен закупить 20 самолетов типа ИЛ-96М/Т, 3 из которых в грузовом варианте. Однако планы поставок самолетов российской авиакомпанией постоянно переносятся из-за сложностей реализации схем финансирования разработки и производства новых «илов».

Первоначально финансирование проекта планировалось осуществлять с использованием кредитов американского Эксимбанка. В настоящее время ведутся переговоры, в ходе которых планируется уточнить источники финансирования.

## ЕЖЕГОДНЫЙ ОТТОК КАПИТАЛА ИЗ РОССИИ СОПОСТАВИМ С ОБЪЕМАМИ ПОГАШЕНИЯ ЕЕ ВНЕШНЕГО ДОЛГА

Объем ежегодной утечки капитала из России сопоставим с объемами выплат нашей страны по внешним долгам и в 1999 году составил \$15-16 млрд.

Такие данные привел первый вице-премьер РФ Михаил Касьянов на заседании правительственной комиссии по оперативным вопросам.

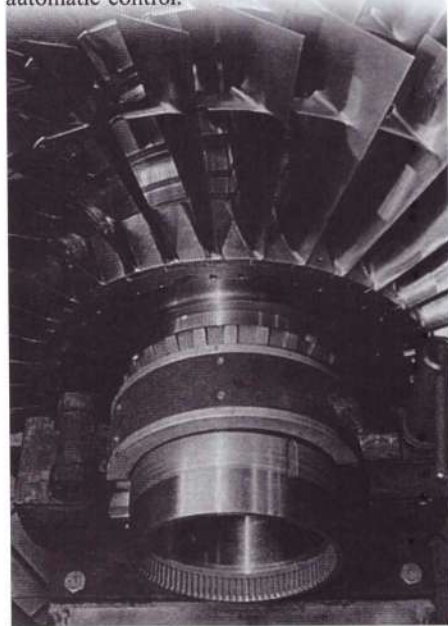
Комиссия обсуждает меры по усилению межведомственной координации и контроля за финансовыми и товарными потоками в целях предотвращения утечки капитала за рубеж.

М. Касьянов отметил, что в минувшем году отток капитала за рубеж существенно снизился по сравнению с 1998 годом, когда он достигал \$25 млрд. «Но и 15-16 миллиардов долларов это огромный капитал, он выше, чем наши платежи по внешней задолженности после реструктуризации», —

сказал первый вице-премьер.

Он подчеркнул, что, если эти средства оставить в стране, они будут работать в экономике, именно поэтому выработка мер, которые препятствовали бы оттоку капитала, представляется сегодня чрезвычайно важной. «Пока же, — заметил М. Касьянов, — нам не удалось сбалансировать административные и рыночные меры в этом направлении».

Проблему утечки капитала за рубеж первый вице-премьер назвал одной из важнейших, стоящих в одном ряду с проблемами, определяющими развитие экономики страны на ближайшую перспективу. Помимо проблемы утечки капитала первый вице-премьер также выделил вопрос о внешнем долге и создании условий для притока иностранных инвестиций.





Балансовая прибыль предприятий лесопромышленного комплекса России в 1999 году достигла 16,8 млрд. рублей. «Впервые за последние годы ЛПК России получил положительный «финансовый результат», заявил первый замминистра экономики РФ Андрей Свиноренко на Всероссийском совещании лесопромышленников.

Он отметил, что ЛПК России в 1999 году увеличил объем производства в целом на 17,2%, что является «одним из лучших экономических показателей в стране».

Объемы продаж предприятиями составили \$6,4 млрд., в том числе \$3,4 млрд. пришлось на экспортные поставки.

Уровень рентабельности в отрасли повысился с 4% в 1998 году до 24% в 1999 году.

В бюджеты всех уровней перечислено 15,2 млрд. рублей, что в 2,6 раза больше, чем в 1998 году.

В то же время, отметил А. Свиноренко, по уровню лесоиспользования «Россия по-прежнему многократно уступает ведущим державам мира». Низка также, по его мнению, и эффективность экспортной деятельности предприятий российского ЛПК.

В связи с этим, подчеркнул он, Минэкономики РФ разработало комплексную программу развития отрасли до 2010 года, в которой предусмотрены меры о повышении эффективности деятельности российского ЛПК.



# Новая программа развития ЛПК России

В 1999 году продолжились позитивные изменения основных показателей производственно-хозяйственной деятельности предприятий лесопромышленного комплекса, наметившиеся в конце 1998 года.

Производство лесобумажной продукции составило в 1999 году 117,2 процента к уровню предыдущего года. Увеличен выпуск деловой древесины на 10 процентов, древесностружечных плит — на 25,7, древесноволокнистых плит — на 25,1, фанеры клееной — на 20,4, целлюлозы товарной — на 26,9, бумаги — на 20,2 и картона — на 35,7 процента, а производство пиломатериалов снижено на 3,6 процента.

Основными факторами роста явились благоприятные условия поставки продукции на экспорт, позволившие предприятиям иметь оборотные средства на оплату многочисленных затрат и услуг, в том числе на приобретение древесного сырья, а также повышение импортозамещающего спроса внутреннего рынка на некоторые отечественные товары, такие, как мебель, древесные плиты МДФ, коробочный картон и гофрокартон, печатные виды бумаги, бумажные мешки и санитарно-гигиенические изделия.

Общий товарооборот в сфере лесной торговли в 1999 году оценивается в сумме \$6,4 млрд., в том числе на внутреннем рынке реализовано продукции на сумму \$3,1 млрд., а на внешний рынок поставлено лесоматериалов на сумму \$3,3 млрд., в том числе в страны СНГ — \$0,19 млрд.

Увеличение объемов производства положительно сказалось на финансово-экономическом положении предприятий лесопромышленного комплекса. Впервые за последние три года предприятия получили положительный финансовый резуль-

## Производство важнейших видов продукции лесопромышленного комплекса

Показатели	Единица измерения	1998 г., отчет	1999 г., отчет	2000 г., прогноз
Индекс физического объема в % к предыдущему году	%	99,6	117,2	104
Древесина деловая в % к предыдущему году	млн. куб. м	64 95,2	70,5 110	73 104
Пиломатериалы в % к предыдущему году	млн. куб. м	18,6 90,9	17,9 96,4	18,3 102
Плиты древесностружечные в % к предыдущему году	тыс. куб. м	1566,1 103	1968,7 125,7	2100 107
Плиты древесноволокнистые в % к предыдущему году	млн. кв. м	189,5 96,6	237 125,1	240 101
Фанера клееная в % к предыдущему году	тыс. куб. м	1096,1 116,0	1319,3 120,4	1350 102
Целлюлоза товарная в % к предыдущему году	тыс. тонн	1360,4 114	1725,8 126,9	1790 104
Бумага в % к предыдущему году	тыс. тонн	2447 109,7	2940,8 120,2	3050 104
Картон в % к предыдущему году	тыс. тонн	1124,6 98,7	1526,6 135,7	1620 106



тат — прибыль составила 16,8 млрд. рублей, которая в первую очередь направляется на текущие платежи в бюджет и ликвидацию задолженности по выплате заработной платы. По состоянию на 1 декабря 1999 года задолженность по выплате заработной платы составила 1,0 млрд. рублей и сокращена с начала года на 45 процентов.

Предприятиями отрасли за 1999 год внесено в консолидированный бюджет 15,2 млрд. рублей налоговых платежей, что в 2,6 раза превысило уровень предыдущего года, в том числе в федеральный бюджет — соответственно 4,4 млрд. рублей, или в 4,2 раза больше.

Оживление производства и некоторое улучшение финансового положения лесопромышленных предприятий сказалось и на активизации инвестиционной деятельности. Объем инвестиций за счет всех источников финансирования в целом по комплексу за 1999 год составил 9,9 млрд. рублей, или увеличился в 2,2 раза по сравнению с предыдущим годом. В основном это средства предприятий — 8,14 млрд. рублей, или 82 процента от всего объема инвестиций, в том числе за счет прибыли — 4,3 млрд. рублей, или 53 процента.

За счет собственных средств предприятий возросло приобретение лесозаготовительной техники, в том числе новейших образцов машин. На ряде предприятий введены мощности по выпуску конкурентоспособных видов продукции, в том числе фанеры, древесных плит, печатных видов бумаги, картона, созданы новые производства санитарно-гигиенических изделий, гофротары на основе бы-

строокупаемых проектов.

Увеличение объемов выпуска лесобумажной продукции и улучшение финансового положения предприятий в течение 1999 года, к сожалению, не дают пока основания говорить о преодолении экономического и структурно-технологического кризиса, в котором отрасль оказалась в ходе проведения рыночных реформ. Об этом свидетельствуют многие нерешенные проблемы. Количество убыточных предприятий остается значительным — 1372, хотя удельный вес их снизился и составил 51% против 68,1% на начало 1999 года. Наибольший удельный вес убыточных предприятий в тех регионах, которые в силу своего географического положения значительно удалены от основных рынков сбыта лесобумажной продукции. Продолжают увеличиваться кредиторская и дебиторская задолженности, которые по состоянию на 1 января 2000 года составили соответственно 73,0 млрд. рублей и 24,5 млрд. рублей.

Инвестиционная активность характеризуется низким уровнем, ввод нового оборудования и техники в два раза меньше выбывающих производственных фондов.

Эффективность экспорта продолжает падать из-за его сырьевой направленности, снижения цен на отечественную продукцию на внешнем рынке, неоправданной конкуренции между отдельными экспортёрами. При существующей организации лесного экспорта и низкой конкурентоспособности продукции для России могут быть потеряны не только

рынки высокоразвитых стран, но и традиционные рынки стран ближнего зарубежья.

Основными задачами в 2000 году являются сохранение положительных тенденций в производственно-хозяйственной деятельности предприятий и создание условий для устойчивого развития лесопромышленного комплекса.

На решение этих задач направлены федеральные целевые программы, реализуемые в лесном комплексе в 2000 году, и стратегия развития лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности Российской Федерации на 1999-2002 годы.

Вместе с тем, Минэкономики РФ прогнозирует рост объемов производства лесобумажной продукции на предприятиях ЛПК России в 2000 году на 4-5%.

Как сообщил начальник отдела департамента Виктор Логинов, по расчетам экспертов выпуск товарной целлюлозы может составить около 1,8 млн. тонн, фанеры клееной — 1,4 млн. куб. метров, бумаги — свыше 3 млн. тонн, картона 1,62 млн. тонн.

Такой рост, по словам В. Логинова, прогнозируется на основе того, что в отрасли созданы реальные условия для увеличения заготовок деловой древесины на 5%.

По расчетам экспертов Минэкономики РФ, экспорт лесобумажной продукции составит \$3,7 млрд. (рост по сравнению с 1999 годом составит около 10%). Предполагается, что за рубеж будет поставлено свыше 20 млн. куб. метров круглого леса, 7 млн. куб. метров пиломатериалов, около 1 млн. куб. метров клееной фанеры, 1,4 млн. тонн товарной целлюлозы, 1,1 млн. тонн бумаги.

### Экспорт основной лесобумажной продукции за 1998 и 1999 годы (данные ГТК России)

Код	Наименование продукции	Единица измерения	1998 год		1999 год		1999 г. к 1998 г.		Цена в долл. США		
			Кол-во	Стоимость, млн. долл. США	Кол-во	Стоимость, млн. долл. США	Кол-во +,-	Кол-во %	1998 г.	1999 г.	
4403	Лесоматериалы круглые, в т.ч. дальнейшее зарубежье	тыс. куб. м	19980	937,5	27608,8	1199,2	7628,8	7628,8	138,2	46,9	43,4
	СНГ		19820,4	928,9	27483	1194,2	7662,6	7662,6	138,7	46,9	43,5
			159,6	8,6	125,8	5	-33,8	78,8	78,8	53,9	39,7
4407	Пиломатериалы, в т.ч. дальнейшее зарубежье	тыс. куб. м	4667,7	542,5	6428	626	1760,3	1760,3	137,7	116	97
	СНГ		4036,8	498	5926,1	606,9	1889,3	1889,3	146,8	123	102
			630,9	44,5	501,9	19,1	-129	79,6	79,6	71	38
4412	Фанера клееная, в т.ч. дальнейшее зарубежье	тыс. куб. м	736,6	229,9	913,3	233,8	176,7	176,7	124,0	312	256
	СНГ		718,6	224,1	897	231,1	178,4	178,4	124,8	312	258
			18	5,8	16,3	2,7	-1,7	90,6	90,6	322	166
47	Целлюлоза товарная, в т.ч. дальнейшее зарубежье	тыс. тонн	1055,7	366,1	1379,8	382,4	324,1	324,1	130,7	347	277
	СНГ		1015,3	348,1	1329,7	364,3	314,4	314,4	131,0	343	274
			40,4	18	50,1	18,1	9,7	9,7	124,0	446	361
4801	Бумага газетная, в т.ч. дальнейшее зарубежье	тыс. тонн	1040,8	414,2	1153,7	405,9	112,9	112,9	110,8	398	352
	СНГ		942,2	371,3	1047,6	365,9	105,4	105,4	111,2	394	349
			98,6	42,9	106,1	40	7,5	7,5	107,6	435	377
	Валютная выручка по данной продукции, в т.ч. дальнейшее зарубежье			2490,2		2847,3			114,3		
	СНГ			2370,4		2762,4			116,5		
				119,8		84,9			70,9		
	Общая валютная выручка			3024		3300			109,1		



# НУЖНЫ ЛИ СТРАНЕ КРЕПКИЕ ЗАПОРЫ?

Кто-то ответит на этот вопрос отрицательно. Действительно, зачем в стране, идущей по пути становления демократического общества, нужны крепкие запоры? Может быть, хватит все и ото всех запиравать, — мол, назапирались уже... Чем больше запираем, тем больше воруют. Другие могут ответить, что это спорный вопрос и все достаточно неоднозначно, — запиравать нужно, но с умом...

Представим, что вы — руководитель крупного предприятия, занимающегося производством и реализацией сырьевой продукции, связанной с пищевой промышленностью, тонкими технологиями и оборудованием, фармацевтикой, ювелирными изделиями. От того, насколько четко будет работать вся система сбыта — от производства и поиска заказчиков до доставки и транспортировки груза, зависит прибыль вашего предприятия. Существует ли у вас твердая уверенность в том, что груз, отправляемый из одного города в другой, будет доставлен безо всяких потерь?

Беда в том, что всякое воровство имеет у нас почти промышленные масштабы. Так что запоры, видимо, все-таки нужны. Другой вопрос, какие это должны быть запоры.

Грузовые отделения государственных и коммерческих транспортных служб, целенаправленно занимающихся грузовыми перевозками, используют запорно-пломбировочные устройства (ЗПУ), обеспечивающие сохранность грузов при перевозках всеми видами транспорта. Опыт их использования, в частности на железных дорогах, показал, что начиная с 1994 года и по настоящее время уровень хищения грузов снизился более чем на порядок. Общее количество хищений в год по российским железным дорогам в 1990 году составляло 37180, а по итогам 1998 года — всего 3270 случаев.

Сейчас количество транспортных предприятий, использующих ЗПУ при перевозках грузов, существенно возросло. Эти системы стали широко использоваться на водном и авиатранспорте, к ним прибегают и представители грузовых государственных и частных автопредприятий. Возможно, не за горами то время, когда использование ЗПУ будет необходимым условием для получения транспортным предприятием лицензии на ведение коммерческой деятельности, связанной с грузовыми и коммерческими перевозками. Но это в будущем.

Не лучше ли нам самим, пока мы не потеряли свои деньги, позаботиться о том, чтобы ответственные лица, которым доверяем или поручаем перевозку наших ценных грузов, обеспечивали их сохранность с помощью тех технических приспособлений, которым мы доверяем.

Далеко не все ЗПУ, используемые в настоящее время, универсальны и подходят для всех видов грузов, а также для всех типов грузохранилищ.

Для начала небольшая справка: в нашей стране запорно-пломбировочные устройства — вещь достаточно новая и нетрадиционная. Обычно любые контейнеры и складские помещения запирались стальной проволокой и опечатывались свинцовыми пломбами. Считалось, что этого достаточно, чтобы обеспечить защиту от хищений. Но, как показывает богатый российский опыт, такой меры оказалось достаточно только для того, чтобы учитывать количество хищений груза, и то не всегда. Мошенникам прекрасно удавалось подделывать такого рода запоры. Поэтому даже статистика, связанная с хищениями, была реально занижена.

С начала 90-х годов в России появились две производственные компании, освоившие выпуск ЗПУ: концерн «СТРАЖ», основной продукцией которого являются ЗПУ «СПРУТ» и «Клещ», и фирма «Энергет», выпускающая ЗПУ «ЛабВ». Эти две компании и образовали целую производственную отрасль, которая в настоящее время не претерпела существенных изменений. Больше так и не появилось конкурентоспособных фирм, выпускающих подобные системы. Это и не удивительно — дело это крайне непростое. Ведь для того, чтобы получить возможность работать в этой сфере, необходимо получить огромное количество заключений, разрешений, свидетельств, патентов, которые выдаются только после прохождения фирмами тщательнейшим образом организованных испытаний.

На транспорте конкуренция между продукцией российских компаний крайне жесткая. В то же время можно с уверенностью констатировать, что лидером в острой конкурентной борьбе в настоящее время является «СТРАЖ», выпускающий широкий спектр запорно-пломбировочной продукции. По данным последних маркетинговых исследований на предприятиях железнодорожного и водного транспорта, «СТРАЖ» контролирует более 70% поставок ЗПУ и не имеет за пять с половиной лет своей работы ни одной (!) рекламации на качество. Мало того, из небольшой коммерческой фирмы, созданной энтузиастами-профессионалами в области изобретения и вскрытия (что важно) замков и запорных систем любого типа, компания в настоящее время превратилась в мощный инженерно-промышленный концерн, имеющий целый комплекс производственных предприятий во многих районах России. Концерн «СТРАЖ» входит в Российский союз промышленни-

ков и предпринимателей под руководством А.И. Вольского.

Продукция концерна — это уникальные защитные системы, аналогов которым нет во всем мире. Главным приоритетным свойством запорно-пломбировочных устройств, произведенных специалистами концерна, является высочайшая степень их надежности, по которой наши системы превосходят ЗПУ, произведенные в любой стране мира.

Теперь собственно о продукции. Запорно-пломбировочное устройство — это охранный инструмент однократного использования, применяемый для опломбирования контейнеров, вагонов, цистерн, автофургонов, складских помещений, хранилищ, а также для блокировки дверей грузовых транспортных средств.

Все ЗПУ делятся на силовые устройства запирающие и системы пломбирования.

Запирающие (силовые) ЗПУ состоят, как правило, из трех основных элементов — контрольной пломбы, содержащей информацию завода-изготовителя; гибкого охватывающего стержня (силового троса) и фиксирующего корпуса (либо цилиндрической, либо плоской удлиненной формы — так называемого стопорящего элемента). Стопорящий элемент после запирающего охватывающего стального троса на объект может свободно перемещаться только в одну сторону (как бы затягивать петлю в соответствии с необходимым для охвата диаметром) и резко стопориться при попытке обратного движения. При этом вскрытие пломбировочных устройств однократного действия производится только посредством применения специальных кусачек (также разработанных производителями). Никаким другим подручным средством вскрыть эти системы невозможно. При средней массе ЗПУ всего в 200 г разрушающее усилие, которое необходимо приложить к гибкому стальному тросу для того, чтобы нанести ему заметное повреждение, составляет около 2000 кгс!

В настоящее время наиболее усовершенствованной и оптимальной во всех отношениях силовой запорно-пломбировочной системой является «Спрут-Универсал».



«Спрут-Универсал»

Это силовое ЗПУ с контрольными заводскими знаками используется для оп-



ломбирования любых видов железнодорожных вагонов, контейнеров, автофургонов, автомобилевозов, цистерн, хоппер-зерновозов, складов и служебных помещений.

"Спрут-Универсал" относится к группе охранных средств однократного использования и является оптимальным устройством для надежного блокирования дверей грузовых транспортных средств с диаметром отверстий в их запорных узлах от 6 мм. "Спрут-Универсал" успешно используют промышленные предприятия и организации, которые являются грузоотправителями или имеют собственные склады и хранилища ценностей.

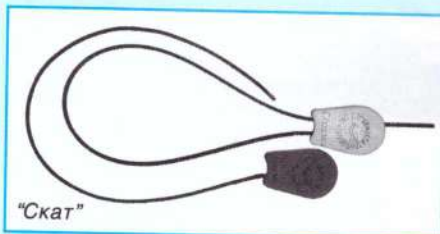
Кроме "Спрут-Универсал", российским инженерно-промышленным концерном "Страж" выпускается широкий ассортимент силовых устройств различных видов и назначений, которые могут применяться и грузоотправителями, и грузоперевозчиками. Вот некоторые из них:

"Клещ-60СЦ" — это охранный ЗПУ для надежной блокировки дверей грузовых транспортных средств.



"Клещ-60СЦ" легко и быстро навешивается на контейнеры, автофургоны, складские помещения и хранилища с диаметром отверстий в запорных узлах от 8 мм. Это устройство небольшого размера, сравнительно легкое (его масса всего 100 г), но выдерживает осевое разрушающее усилие до 2000 кгс. Сейчас "Клещ-60СЦ" активно используется различными подразделениями МПС, государственными промышленными предприятиями, коммерческими фирмами, страховыми компаниями и частными лицами при транспортировке ценностей и грузов.

"СКАТ" используется для запирания и одновременного пломбирования узлов автофургонов, цистерн, складских помещений, имеющих диаметр отверстий от 2,5 мм.



Моноблочная конструкция "СКАТ" обеспечивает надежную защиту дверей грузовых транспортных средств и специальных помещений. Устройство выдерживает разрушающее усилие при растяжении до 400 кгс.

"Закрутка" — это силовое запирающее устройство для пломбирования дверей, порожних грузовых составов от про-

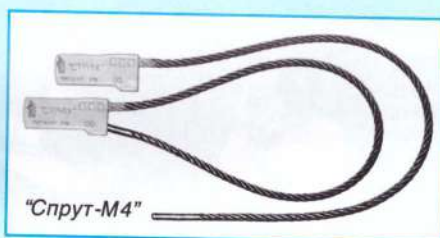
никновения и предотвращения проезда в них посторонних лиц.



"Спрут-500МЦ" (усилие сопротивления разрыва данного ЗПУ — не менее 1200 кгс) предназначен для запирания и одновременного опломбирования подвижных и стационарных объектов с диаметром отверстий в запирающих узлах от 10 мм.



"Спрут-М4" — моноблочное ЗПУ (то есть силовой трос и запорная втулка неразрывны) — надежно запирает и одновременно пломбирует дверные закидки автофургонов. Это устройство может быть использовано для эффективного пломбирования различных дверей грузохранилищ, имеющих диаметр отверстий для запира-ния от 8 мм.



Все описанные ЗПУ имеют целый ряд элементов защиты от подделок и повторного использования. Причем методы защиты постоянно совершенствуются. Защита, разработанная специалистами концерна "Страж" для ЗПУ "Спрут-Универсал" и "Клещ-60СЦ", подразделяется на два вида:

- от подделки и повторного использования,
- от криминального воздействия.

К первой группе защиты относятся такие элементы, как лазерная маркировка

поверхности зажима, единый семизначный номер на поверхности зажима, на контрольной шайбе, на поверхности втулки и стержня. Кроме этого, на поверхность головки стержня наносится маркировка в виде фирменного знака и последней цифры года выпуска.

Для защиты от криминального воздействия на поверхности ЗПУ наносится твердый поверхностный слой, который является защитой от перепиливания инструментами массового пользования.

**Контрольные пластмассовые пломбы: ПК-91, ПК-91м, ПК-95, ПК-95м.** Одноразовые контрольные пломбы из пластмассы играют большую роль в обеспечении системы контроля за перемещениями груза.



Применяются для навешивания на инкассаторские сумки и мешки, таможенные затворы, почтовые посылки, кассовые аппараты, крышки и затворы технического оборудования, а также служат для опечатывания складов и служебных помещений.

Эти простые, но изящные и эффективные для данных операций устройства полностью заменяют неудобные свинцовые пломбы, не требуя при этом применения специальных инструментов для закрытия. Каждая пломба имеет собственный номер, а также, если есть необходимость, на пломбу может наноситься логотип либо другие отличительные символы или знаки предприятия-отправителя.

**Металлический контроллер МК-01** применяется для быстрого опечатывания контейнеров, автотранспорта, складов и служебных помещений. Устанавливается в любых погодных условиях.



Вывод очень прост: недорогие, но эффективные ЗПУ помогут сэкономить колоссальные деньги Вашего предприятия. Пусть о сохранности груза позаботятся профессионалы!

**СТРАЖ** ИНЖЕНЕРНО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КОНЦЕРН  
® «СТРАЖ»

<http://www.strazh.ru>  
E-mail: [strazh@cityline.ru](mailto:strazh@cityline.ru)  
Тел.: (095) 372-3081, 765-7777  
Факс: (095) 376-1285, 760-8754

Приглашаем специалистов на стенд концерна "СТРАЖ" на выставке "ТРАНСРОССИЯ'2000" 16-19 мая, Москва, ВВЦ, пав. 57



## РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НА 5% УВЕЛИЧИЛИ АВИАПЕРЕВОЗКИ В 1999 ГОДУ

Такие данные привел генеральный директор авиакомпании «Волга-Днепр» Алексей Исайкин на коллегии Федеральной службы воздушного транспорта (ФСВТ).

По его данным, впервые прирост перевозок отмечен не только на международных линиях, но и на внутренних.

Как сообщил г-н А. Исайкин, в прошлом году авиакомпания «Волга-Днепр» увеличила грузовые перевозки на 30% по сравнению с 1998 годом. При этом доходы авиакомпании увеличились на 7%. По словам А. Исайкина, в 1999 году авиакомпания смогла выделить на расширение самолётного авиапарка \$9 млн.

По оценке А. Исайкина, в настоящее время рынок мировых услуг для самолета Ан-124 оценивается в \$50 млн. в год. При этом уже несколько лет подряд этот рынок ежегодно растет на 10-15% и есть все основания полагать, считает А. Исайкин, что эта динамика сохранится в ближайшие несколько лет. На мировом рынке грузовых перевозок самолетами Ил-76, по оценкам А. Исайкина, возможен еще более существенный рост. В частности, в 1999 году рынок грузовых перевозок самолетами Ил-76 вырос на 30-35%.

## МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ В 2000 ГОДУ НА 6% УВЕЛИЧАТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕРАБОТКИ ГРУЗОВ

Морские порты России в 2000 году на 6% увеличат объемы переработки грузов, их общий грузооборот превысит 170 млн. тонн. Такой прогноз подготовили эксперты Службы морского флота России (Росморфлот) Минтранса РФ.

Первый заместитель министра транспорта РФ, руководитель Росморфлота Александр Луговец сообщил, что в прогнозе заложен «минимальный уровень роста объемов переработки сухих и наливных грузов в морских портах».

Об этом, по словам руководителя ведомства, говорит тот факт, что «за январь-февраль порты приняли и отгрузили 11,4 млн. тонн грузов, что почти на 14% превышает показатель аналогичного периода прошлого года». Повышение интенсивности работы морских портов, по словам замминистра, объясняется вводом в эксплуатацию новых перегрузочных комплексов в портах, в частности в Санкт-Петербурге и Новороссийске, что позволило «в прошлом году переклечь на отечественные порты часть российских внешнеторговых грузов в объеме около 10 млн. тонн, которые ранее уходили в порты стран Балтии и Украины».

Как отметил А. Луговец, «такая тенденция сохранится и в текущем году». Именно этим, считает замминистра, объясняется тот факт, что морские порты стран Балтии и Украины в прошлом году на 3-4% сократили объемы переработки грузов.

Растет грузовая база российских морских портов на Дальнем Востоке. По словам главы Росморфлота, в конце прошлого года началась реализация проекта по открытию новой транспортной схемы переброски грузов из северных провинций Китая через российские морские порты Находка и Восточный в США и Японию.

# АЛЬТЕРНАТИВА

международная школа бизнеса

**Международная школа бизнеса «Альтернатива» работает с 1994 года в области организации повышения профессиональной квалификации российских кадров за рубежом**

**ЗАКАЗЧИКИ** «Альтернативы» — руководители и специалисты различных отраслей хозяйства и финансово-банковской сферы.

**ОСНОВНАЯ ИДЕЯ** деятельности школы: обучение специалистов в течение всей их карьеры и помощь в приобретении современного международного делового опыта и знаний. Из общего времени семинаров только 40% времени приходится на лекционный материал, а 60% — на практические занятия, включающие в себя анализ деятельности производственного объекта и его посещение.

**ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ** каждой поездки: извлечь рациональное практическое зерно для российских специалистов и руководителей, выехавших за рубеж.

**ПО ЗАВЕРШЕНИИ СЕМИНАРА** участникам выдается подтверждающий сертификат. **В СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ** предусмотрена интересная экскурсионная программа.

**В настоящее время МШБ «Альтернатива» предлагает семинары по следующим темам:**

- ✓ «Управление и организация перевозок различными видами транспорта» (Франция, \$2250). \*
- ✓ «Рынок экспедиторских услуг. Регламентация деятельности экспедитора и оператора» (Германия, \$2200). \*
- ✓ «Международные соглашения о перевозке грузов. Пределы ответственности перевозчика» (Австрия, \$2300). \*
- ✓ «Основные принципы работы экспедиторской компании — оператора мультимодальных перевозок» (Швеция, \$2000). \*

(\* В стоимость включены: обучение, проживание в отеле 4\*\*\*\*, двухразовое питание, услуги переводчиков, стоимость авиабилетов, медицинской страховки и визы, экскурсионная программа).

Семинары могут быть также организованы на заказанную именно вами тему, а также с учетом пожеланий по стране проведения.

«Альтернатива» имеет постоянных партнеров в следующих странах: Австрия, Австралия, Германия, Испания, Италия, страны Скандинавии, страны Южно-Азиатского региона, США, Франция, Япония.

**«Альтернатива» — надежный партнер в организации программ-VIP**

Россия, 103051, г. Москва,  
ул. Садовая-Самотечная, д.8.  
Тел/Факс: (095) 151-06-70.

Russia, 103051, Moscow,  
st. Sadovaya-Samotechnaya, bld.8.  
Ph/Fax: (095) 151-06-70.





Развивая информационный сервис, зарубежные фирмы прошли долгий путь. Они десятилетиями боролись с заказчиками, снабжая их каталогами и требуя указания точных номеров деталей. Однако даже официальные дилеры не всегда должным образом изучали каталоги, не говоря уже о независимых сервисных станциях. Да и сами каталоги нередко запаздывают с обновлением данных о постоянно модернизирующейся продукции, не успевая своевременно извещать покупателей о новых технических параметрах изделий.

Российский рынок тоже не стоит на месте. Компания «ОРЕХ», торгующая запасными частями для грузовых машин и спецтехники, автобусов и строительной техники, а также гаражным оборудованием, разработала собственную технологию для создания электронных каталогов, содержащих сведения об узлах и деталях

*Известно, что эффективность работы автомобильного парка напрямую зависит от качества и оперативности послепродажного обслуживания. Именно поэтому столь важно сегодня иметь современные программные средства, позволяющие автоматизировать данные о применяемости, взаимозаменяемости и технических особенностях запасных частей.*

к отечественным грузовым автомобилям ГАЗ, МАЗ, ЗИЛ, КрАЗ, КамАЗ, автобусам ПАЗ, одноковшовым экскаваторам серии ЭО, тракторам МТЗ, ЮМЗ и другому оборудованию.

Представленный комплекс программных средств и электронных каталогов позволяет обеспечить:

- быстрый поиск изображения деталей по номенклатурному номеру, названию или фрагментам номеров и названий;
- идентификацию комплектующих по положению в конструкции или по внешнему виду;
- анализ данных и информацию о взаимозаменяемых деталях;
- быстрое составление заявок на запасные части, пересылку их по факсу или электронной почте;
- интегрированное использование «Технической библиотеки» фирмы «ОРЕХ» и складских программ предприятий;
- быстрое обучение нового персонала.

В течение 10-15 минут, освоив «Техническую библиотеку» фирмы «ОРЕХ», человек сможет самостоятельно разбираться в устройстве узлов и агрегатов.

Это «Техническая библиотека» фирмы «ОРЕХ».

Наличие как локальной, так и сетевой версии программы позволяет вести одновременную работу с данными на нескольких рабочих местах.

По требованию заказчика разработчики готовы включить в каталог интересующие Вас узлы и детали по любому оборудованию; а также интегрировать в программу информацию о текущих ценах и складских остатках других снабженческих фирм.

Уникальная операционная оболочка позволяет вводить и аккумулировать сведения не только о запчастях, но и данные о продуктах других сфер деятельности, где необходимо наглядное изображение изделия и его комплектующих, товарный и денежный учет и другие характеристики.

Помимо полной, можно заказать версии по отдельным маркам автомобилей, либо по одному типу запасных частей (шины, электрооборудование) и т.д., а также вариант, который включает технологию ремонта с указанием стоимости нормо-часов.

Словом, программа не имеет абстрактного характера — она рассчитана на конкретного покупателя и может изготавливаться в индивидуальном порядке.

С демонстрационной версией программы можно ознакомиться на сайте [www.opex.ru](http://www.opex.ru).

Для приобретения рабочих версий программы «Техническая библиотека «ОРЕХ» обращайтесь в администрацию фирмы по телефону:

(095) 239-15-15  
E-mail: [vit@opex.ru](mailto:vit@opex.ru)

**ОРЕХ** ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ОРЕХ»



☎ **239-15-51, 239-15-15**  
<http://www.opex.ru> E-mail: [vit@opex.ru](mailto:vit@opex.ru)  
г. Москва, Дмитровское ш., дом 159-Г

**Запчасти для грузовых автомобилей строительной и спецтехники Гаражное оборудование**



# ЧЕТВЕРТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ МНОГООТРАСЛЕВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ

История, состояние и перспективы развития российского  
транспорта на рубеже третьего тысячелетия



Россия, Санкт-Петербург, 12-15 сентября 2000 года

*Уважаемые господа!*

От имени Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства путей сообщения Российской Федерации, Оргкомитета приглашаем вас принять участие в традиционной Четвертой транспортной выставке и конференции «ТРАНСТЕК-2000». Выставка учитывает положительный опыт проведения российских транспортных форумов, наиболее важными из которых явились Международная евроазиатская конференция по транспорту и выставка «ТРАНСТЕК-98», проходившие в Санкт-Петербурге в 1998 году. Основными задачами «ТРАНСТЕК-2000» являются демонстрация возможностей Российского транспортного комплекса по организации международного транзита через территорию Российской Федерации, дальнейшее развитие инфраструктуры российских ответвлений международных транспортных коридоров, показ современных технологий перевозок и информационно-логистических систем на железнодорожном, воздушном, автомобильном, водном и трубопроводном транспорте, новых образцов транспортной техники, прогрессивных конструкций транспортных сооружений, инвестиционных проектов и программ развития транспорта, прогрессивных систем управления на транспорте с учетом интеграции России в общемировой транспортный процесс.

Выставка и конференция «ТРАНСТЕК» пользуются поддержкой представленных в Оргкомитете органов государственного управления и регулирования на транспорте, таможенных служб, а также общественных организаций транспортников, производителей транспортного оборудования, транспортных строителей, международных и национальных отраслевых транспортных союзов и компаний — участниц из 19 стран.

Мы надеемся, что ваше участие в юбилейной выставке и конференции «ТРАНСТЕК-2000», пребывание в историческом центре транспорта России — Санкт-Петербурге — будет способствовать развитию и процветанию вашего предприятия и послужит практическим вкладом в деятельность на благо развития российского транспорта и его взаимодействия с мировой транспортной системой.

С уважением,

Министр транспорта  
Российской Федерации

Министр путей сообщения  
Российской Федерации

## ДИРЕКЦИЯ ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ

199106, Санкт-Петербург, Большой пр. В. О., 103

ЛЕНЭКСПО, «ТРАНСТЕК-2000»

телефон: (812) 119 5276, факс: (812) 119 5277, <http://www.setcorp.ru/transtek>

ЗАО «Транстех Нева Эксибишнс»

Член Асс. мор. торговых портов, СОРОСС, СПНГО (Союз производителей нефтегазового оборудования)

## ПРОДАЕТСЯ ГОЛЛАНДСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

Офис в г. Амстердаме

Полный пакет разрешений  
и сертификатов.

Сдан баланс за 1998, 1999 гг.

Тел.: (095) 171-36-08, 745-12-09  
(812) 118-75-59  
10-31-62-26-074-67

## ТОЛЬКО ДЛЯ СНАБЖЕНЦЕВ

У нас налажен выпуск  
**прокладок**

блока и коллектора выхлопного:

ЗД-6 — алюминиевые, t—3 мм

6-ч 18/22 т/н, 18/22 т/н — коллек. выхлоп., 6-ч 12/14, 4-ч 10,5/13, 4-ч 9,5/11, 4-ч 8,5/11

От Вас необходимо письмо-заявка или гарантийное письмо.

Если нужны образцы — вышлем **БЕСПЛАТНО**.

Доставка товара самолетом или ж/д за наш счет.

Заказ на количество свыше 500 штук **желательно оговорить лично**.

Оплата любая (наличными — дешевле).

С уважением, **предприниматель В. В. РЕШЕТНИКОВ**

Наш адрес: 414038, г. Астрахань,

пер. Больничный, д.5

Телефон/факс: (512) 58-04-40

**Круглосуточно, без выходных**



# Российские краны — нужны



**Анатолий Кадр,**  
генеральный директор  
ООО «Инженерно-промышленная компания  
«Подъемтрансмаш и партнеры»

Среди портовиков и железнодорожников, судовладельцев и других грузоперевозчиков широко известна продукция бывшего Ленинградского завода подъемно-транспортного оборудования им. Кирова. Портальные краны, монтажные, контейнерные, причальные перегружатели, перегружатели для сыпучих грузов, судовые краны, буксирные лебедки — очередь на эти изделия в условиях плановой экономики расписывалась на пятилетку. По ряду параметров они имели лучшие показатели, чем их западные аналоги. Основные достоинства — надежность и долговечность — подтверждены практикой. Нам и сегодня приходится встречать действующие лет по сорок «Кировцы».

На базе этого ведущего в отрасли предприятия было создано акционерное общество «Подъемтрансмаш», ставшее головным российским заводом краностроения и способное изготавливать любые типы кранов. Мощное конструкторское бюро, которое удалось сохранить, выполняет любые заказы, в том числе индивидуальные. Совсем недавно по заказу французской фирмы для работ в подмосковном летном училище завод изготовил специальный козловой кран грузоподъемностью 180 тонн. И это не предел.

Экономическая ситуация у «Подъемтрансмаша», как, собственно, и у большинства предприятий России, была долгое время довольно сложной. Но уже начиная с 1998 года положение стало выправляться. Пошли заказы. Прежде всего от портовиков. Это был период, когда порты России обрели второе дыхание. У них, во-первых, появились средства для приобретения нового оборудования, во-вторых, необходимость максимально использовать существующую перегрузочную технику. Потребовались запасные части, ремонт, реставрационные работы. Именно эти услуги оказывает наше предприятие, которое было создано 9 лет назад. Оно «выросло» из завода и работает совместно с заводом «Подъемтрансмаш». В 1999 году в связи с переходом на новую форму собственности предприятие было преобразовано в ООО «Инженерно-промышленная компания «Подъемтрансмаш и партнеры».

«ИПК «Подъемтрансмаш и партнеры» нацелена на монтаж, наладку, ремонт, восстановление, реконструкцию продукции отечественных заводов, а также импортного оборудования. Мы стремимся исходить из потребностей портовиков, которые, конечно, хотят получить вместо старого оборудования не просто обновленную копию, а модернизированную. Для этого у нас разработаны новые технологии.

Так, в ходе реконструкции немецких кранов фирмы «Такраф» мы предложили заменить подшипники скольжения на подшипники качения. Прежняя система вызывала большой износ, новая — позволяет сделать конструкцию гораздо долговечнее. Именно ИПК «Подъемтрансмаш и партнеры» предложила первые образцы российским портовикам. Только когда пошло много заказов на выполнение этих работ, немецкие краностроители тоже перешли на систему шарнирных соединений.

К заслуживающим внимания разработкам я бы отнес новую систему управления кранами, которую мы ставим вместо устаревшей.

Кроме того, ИПК занимается увеличением грузоподъемности кранов, находящихся в эксплуатации. Например, возможности 20-тонного «Кировца» можем довести до 32 тонн. При вылете стрелы на 20 метров такой кран становится вполне конкурентоспособной машиной.

Все работы выполняются с выездом монтажной бригады на место. География заказов большая — Прибалтика, Черноморско-Азовский бассейн, Тюменский край — и продолжает расширяться. Ведь износ парка кранов в портах России достиг 90 процентов. В Прибалтике и на Украине этот показатель даже несколько выше. Словом, потребность в ремонтно-реставраци-





онных услуг постоянно растет. Сегодня появилось немало индустриальных предприятий. Но без работы никто не остается.

ИПК работает в одной связке с краностроительным заводом и может предложить изготовление необходимой оснастки для проведения реконструкции, поставку запасные части, оборудование для всех типов кранов отечественного и импортного производства.

И все же реставрация не заменит новый кран. При таком высоком износе рост спроса на новую подъемную технику неизбежен. Эту тенденцию мы уже почувствовали. Ориентировочно с 2005 года, по крайней мере в России, мы ожидаем взрывной волны спроса на крановое оборудование. Ожидаем и подготовились к ней.

Мобильные краны, которые сейчас активно пропагандируются в России западными фирмами, в тяжелых режимах работы, в том числе в грейферном, оказываются не на высоте. Их, как правило, приобретают порты с соответствующей инфраструктурой, где есть возможность маневра. Таких портов в странах СНГ немного. Изучение спроса показало, что наши портовики прежде всего заинтересованы в приобретении порталных кранов грузоподъемностью 40 тонн, стоимость которых, конечно, сравнительно невысока.

Новый кран именно с такими характеристиками (они соразмерны с характеристиками крана «Кондор») разработан конструкторами «Подъемтрансмаша», и завод приступил к выпуску новой серии. Имя крану решили дать одновременно с заключением первого контракта. Есть уже до десятка заказов на первую партию.

В стадии проработки контракт на поставку пяти новых кранов в один из российских морских торговых портов.

Интерес понятен — наш проект вдвое дешевле западного аналога. Заводом освоены контейнерные перегружатели, грейферные и грейферно-бункерные перегружатели, что в настоящий момент очень актуально для российских угольщиков.

Потребности железнодорожников в ремонтных кранах завод удовлетворяет новой серией железнодорожных кранов г/п 80 т.

Заключены контракты на изготовле-

ние с поставкой «под ключ» кранов КПМ 80/50 с вылетом стрелы 50 м.

Широкая номенклатура мостовых кранов, в том числе и специальных, удовлетворит любого заказчика.

Литейные мостовые краны до настоящего времени несут свою вахту на крупных литейных предприятиях России.

Применяя практику поставки оборудования «под ключ» совместно с ООО «ИПК «Подъемтрансмаш и партнеры», заказчик может быть полностью уверен в успешном проведении работ и что его деньги не пропадут, а нервы будут в полном порядке.





# НАДЕЖНО

## В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ



**ЮКОС  
ГАРАНТ**  
СТРАХОВАЯ  
КОМПАНИЯ

# страхование грузов

(095) 747 90 01

http://www.yukos-garant.ru



# ПОДПИСКА-2000 ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

Адрес редакции: 103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.  
Тел./факс редакции: (095) 927-86-68, тел.: (095) 921-30-04.

ГАЗЕТА

## МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ

Издание Союза российских судовладельцев.  
Стоимость подписки на 2000 год:  
Россия\* — 330 руб., страны СНГ — \$50,  
зарубежные — \$190.  
Тираж — 10000 экз.  
Контактный телефон Союза российских  
судовладельцев: (095) 241-56-75.  
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2000 г.:  
для России — 32565, для СНГ — 33107,  
годовой для России — 33227.

ЖУРНАЛ

## МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ

Издание Ассоциации морских портов.  
Стоимость подписки на 2000 год:  
Россия\* — 420 руб., страны СНГ — \$80,  
зарубежные — \$210.  
Тираж — 5000 экз.  
Контактный телефон Ассоциации:  
(812) 325-60-69.  
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2000 г.:  
для России — 47766, для СНГ — 47966,  
годовой для России — 79194.

ЖУРНАЛ

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

Издание Российской Ассоциации международных  
экспедиторов.  
Стоимость подписки на 2000 год:  
Россия\* — 350 руб., страны СНГ — \$75,  
зарубежные — \$185.  
Тираж — 5000 экземпляров.  
Контактный телефон Ассоциации:  
(095) 430-85-06.  
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2000 г.:  
для России — 47767, для СНГ — 47967,  
годовой для России — 79196.

ЖУРНАЛ

## ТРАНСПОРТНОЕ ДЕЛО РОССИИ

Издание транспортных ведомств и союзов России.  
Стоимость подписки на 2000 год:  
Россия — 360 руб., страны СНГ — \$70,  
зарубежные — \$180.  
Тираж — 5000 экз.  
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2000 г.:  
для России — 47964, для СНГ — 47965,  
годовой для России — 79197.

\* Для России цена указана на I полугодие 2000 года.

# ВСЕ О МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ

В 2000 году выйдет справочник  
«Морские порты России»/«Sea ports of Russia».

Под патронажем Минтранса РФ и Ассоциации морских портов  
России (АСОП) редакция журнала «Морские порты» готовит к печати  
сборник «Морские порты России»/«Sea ports of Russia».

**ЦЕЛЬ — предоставить деловую информацию  
по каждому порту страны.**



В справочнике будет собрана необходимая  
информация по:

- экономическому состоянию;
- перспективам развития;
- перегрузочным мощностям;
- номенклатуре грузов;
- портовым сборам;
- тарифам на перегрузку;
- безопасности мореплавания;
- развитию причального хозяйства;
- портовым реквизитам;
- телефонам ведущих служб и т.д.

По вопросам вашего участия в справочнике  
и размещения рекламы обращаться по адресу:  
103775, г. Москва, ул. Петровка, д. 3/6, офис 453  
Тел./факс: (095) 921-30-04, 927-86-68  
e-mail: morvesti@cityline.ru  
<http://www/rtcom.spb.ru/morvesti>

Выход книги намечен на август 2000 года.

Справочник будет иллюстрирован картами,  
схемами портов.

Кроме того, в специальном разделе «Партнеры»  
будет собрана информация о партнерах,  
их возможностях, ассортименте услуг и т.д.  
Язык — русский/английский.

Сборник «Морские порты России» издается книгой  
формата В5, в твердом переплете, с золотым тиснени-  
ем названия, бумага — мел., глянec, печать полноцвет-  
ная, тираж — 5000 экземпляров.

Издание предназначено для грузоотправителей и  
грузополучателей, экспедиторов и агентов, судовла-  
дельцев и судоводителей, для всех, кто в той или  
иной степени задействован в морском бизнесе не  
только в России, но и в странах ближнего и дальнего  
зарубежья.



12 апреля 2000 г.

№287

Всем Н дорог России  
ЦФ, ЦД, ЦМ, ЦФТО

Копия: экспедиторским  
организациям

Несмотря на неоднократные указания МПС России по обеспечению своевременного и полного взыскания провозных платежей за осуществляемые внутригосударственные и международные перевозки грузов, сокращению плательщиков-посредников и упорядочению работы с экспедиторскими организациями, продолжается практика ведения расчетов за перевозки по зачетным схемам и осуществление перевозок грузов без своевременного взыскания провозных платежей.

В связи с отсутствием предметной и целенаправленной работы железных дорог и ЦФТО МПС России имеют место случаи организации неоплаченных перевозок транзитных грузов, перевозок «скрытого экспорта-импорта» и образования дебиторской задолженности по причине исчезновения фирм-плательщиков.

№ АМЭ-1/134

14.04.2000

О телеграмме № 287 от 12.04.2000

Министру путей сообщения  
Российской Федерации  
Аксененко Н. Е.

Уважаемый Николай Емельянович!

Российская ассоциация международных экспедиторов обращается к Вам от имени экспедиторских организаций России с просьбой отменить вышеуказанную телеграмму. Эта просьба обусловлена:

— во-первых, тем, что ежедневное наличие на лицевых счетах экспедиторских организаций денежных средств в размере не менее 60% от среднемесячной суммы провозных платежей, по сути дела, является предоплатой, в 1,6 раза превышающей фактически необходимые платежи экспедитора на предстоящий месяц перевозки. Подобное требование, по нашему мнению, не только противоречит логике, но и является юридически необоснованным. Это требование, сопряженное с угрозой о расторжении имеющихся договоров с ЦФТО МПС РФ, может привести к сокращению количества договорных фирм-экспедиторов и, как следствие, к последующему сокращению объемов перевозимых грузов.

Кроме того, замораживание 60% провозных платежей на счетах МПС означает превращение экспедиторов в кредитные организации железных дорог.

Это наносит невосполнимый ущерб финансовому положению отрасли и дискредитирует российские железные дороги на рынке транспортных услуг.

Кроме того, из-за неритмичности поступления платежей за планируемые объемы перевозок, в основном от экспедиторских организаций, происходит срыв погрузки в первую декаду месяца. В результате погрузка экспортных грузов в первой декаде составляет от 10 до 50% от запланированных объемов.

Так, в апреле текущего года заявки грузоотправителей по основной номенклатуре грузов не были обеспечены на 2 267 тыс. тонн. В том числе: каменный уголь — 711 тыс. тонн, нефтяные грузы — 623 тыс. тонн, руды — 81 тыс. тонн, черные металлы — 163 тыс. тонн, удобрения — 517 тыс. тонн, лесные грузы — 17 тыс. тонн, бумага — 22 тыс. тонн.

Такое положение приводит к простоям и неэффективному использованию подвижного состава в начале месяца и, как следствие, резкому дефициту его в конце месяца. В результате, перевозки не обеспечиваются железными дорогами в полном объеме, что особенно недопустимо в ус-

Как Вам известно, в большинстве случаев экспедиторы в своих отношениях с МПС рассчитываются финансовыми средствами своих клиентов, т.е. эти средства экспедитор должен получить от клиента, что невозможно, поскольку оплата товаров осуществляется только после поставки.

Что касается предприятий, оплачивающих счета Тех ПД при отправлении своих грузов на экспорт, полагаем, что в условиях ограниченности средств поставщиков-грузоотправителей, оплата ими счетов за предоставляемые к перевозке грузы может производиться только за фактически отправляемые объемы продукции;

— во-вторых, отсутствием вины экспедиторов за указанный срыв погрузки экспортных грузов в первой декаде. По нашему мнению, этот срыв обусловлен несвоевременным объявлением поправочных коэффициентов к тарифной политике, что лишило экспедиторов возможности произвести калькуляцию расходов на перевозку и получить денежные средства от заказчиков перевозки и перевести их в МПС.

Отрицательную роль в этом сыграло также отсутствие решения ЦБ России о продлении МПС лицензии на осуществление валютных платежей за международные перевозки. В этих условиях в наихудшем положении оказались российские экспедиторы, поскольку они рассчитываются с МПС по ставкам, котировке в валюте, а оплата осуществляется в рублях, что ведет к ощутимым потерям на конвертации и разнице курсов.

ловиях роста объема перевозок грузов. Это вызывает справедливые нарекания со стороны грузоотправителей, глав администраций краев и областей Российской Федерации.

В целях недопущения финансовых потерь отрасли, полного обеспечения заявок грузоотправителей по перевозкам грузов, ритмичной отгрузки экспортных грузов в течение месяца, улучшения эксплуатационной работы и эффективного использования подвижного состава ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Установить порядок оплаты провозных платежей за перевозки грузов в международном сообщении, обеспечивающий ежедневное наличие на лицевых счетах грузоотправителей (в Тех ПД) и экспедиторских организаций (в Тех ПД и ЦФТО МПС России) денежных средств в размере не менее 60% от среднемесячной суммы провозных платежей;

2. При невыполнении грузоотправителями и экспедиторскими организациями-плательщиками указанных условий расторгать имеющиеся договоры на расчеты за перевозки грузов в международном сообщении;

3. Данный порядок принять к исполнению с момента получения телеграфного указания.

Н. АКСЕНЕНКО

Отмеченные в телеграмме случаи перевозок «скрытого экспорта-импорта», наносящие ущерб финансовому положению железнодорожной отрасли, также отчасти объяснимы. Высокий уровень транспортной составляющей в цене экспортно-импортных товаров зачастую вынуждает российских грузоотправителей/грузополучателей искать пути снижения затрат на транспортировку. Действовавший ранее порядок оплаты перевозки экспортно-импортных грузов по территории Российской Федерации по внутреннему Прейскуранту, который сохранился в Казахстане, Украине и ряде других бывших республик Союза, не приводил к возникновению подобных ситуаций. Тем более что эксплуатационные расходы российских железных дорог не изменяются от того, что перевозимый груз является экспортно-импортным или транспортируется во внутреннем сообщении.

По мнению экспедиторов, применение телеграммы нанесет серьезный урон как пользователям железных дорог, так и самим российским железным дорогам и затормозит развитие промышленности и торговли.

Учитывая вышеизложенные аргументы, от имени членов Российской ассоциации международных экспедиторов прошу Вас, уважаемый Николай Емельянович, рассмотреть данный вопрос и дать указание об отмене телеграммы от 12.04.2000 № 287.

В. БАЛАЛАЕВ,  
генеральный директор РАМЭ



№АМЭ-1/136

17.04.2000

Министру по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства Южанову И. А.

Уважаемый Илья Артурович!

12 апреля 2000 г. телеграммой № 287 начальникам железных дорог России, службам МПС и экспедиторским организациям был разослан приказ министра путей сообщения Аксененко Н. Е. следующего содержания:

1. Установить порядок оплаты провозных платежей за перевозки грузов в международном сообщении, обеспечивающий ежедневное наличие на лицевых счетах грузоотправителей и экспедиторских организаций денежных средств в размере не менее 60% от среднемесячной суммы провозных платежей;

2. При невыполнении грузоотправителями и экспедиторскими организациями указанных условий расторгать имеющиеся договоры на расчеты за перевозки грузов в международном сообщении;

3. Данный порядок принять к исполнению с момента получения телеграфного указания. Этот приказ противоречит антимонопольному законодательству России и ущемляет права российских предпринимателей.

Принятие к исполнению «данного порядка» означает, что зачисление на лицевые счета экспедиторов в МПС денежных средств в размере не менее 60% от среднемесячной суммы платежей является кредитованием МПС — предоплатой, в 1,6 раза превышающей фактически необходимые платежи экспедитора на предстоящий ме-

сяц перевозки. Это требование противоречит действующим правовым нормам и является юридически необоснованным. Кроме того, замораживание этих платежей на счетах МПС означает превращение экспедиторов России в (беспроцентных) кредиторов МПС, что также противоречит российскому законодательству, поскольку экспедиторы не имеют права на упомянутый вид деятельности.

Необходимо также иметь в виду, что экспедиторы в отношениях с МПС рассчитываются финансовыми средствами своих клиентов, поступивших в счет оплаты за поставку товаров. Поскольку оплата товаров осуществляется после их поставки, то требование МПС не может быть выполнено на практике.

Обоснование приказа фактами неритмичности в оплате провозных платежей, скрытого экспорта-импорта и необеспечения железных дорог перевозками в полном объеме является несостоятельным. Эти факты можно отнести в большей части за счет недостатков и просчетов в работе МПС, что никакого отношения к деятельности экспедиторов не имеет.

Учитывая отрицательные последствия упомянутого приказа для внешней торговли и экспедиторских организаций и нарушение статьи 7 Федерального закона РФ «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках», просим Вас, уважаемый Илья Артурович, от имени членов Российской ассоциации международных экспедиторов рассмотреть данный вопрос и принять меры к отмене телеграммы министра путей сообщения № 287.

Д. ЗОТОВ,  
президент РАМЭ

Н. АКСЕНЕНКО

## ТЕЛЕГРАММА

МИНИСТРА ПУТЕЙ  
СООБЩЕНИЯ  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

19 апреля 2000 г.

№ 315

Всем Н дорог России  
ЦФ, ЦД, ЦМ, ЦФТО

Копия: экспедиторским  
организациям

Во изменение телеграфного указания МПС от 12.04.2000 г. № 287 п.1 Указания изложить в следующей редакции.

«Для обеспечения ритмичной погрузки в течение месяца, повышения уровня эксплуатационной работы и исключения организации перевозок грузов без оплаты перевозки грузов в международном сообщении осуществляются железными дорогами только при условии своевременной оплаты провозных платежей до приема экспортного и транзитного груза или выдачи импортного согласно ст. 36 Транспортного Устава железных дорог, если иное не предусмотрено в договорах, заключенных ЦФТО МПС и железными дорогами с экспедиторскими организациями».

**NB**

## КОММЕНТАРИИ

К КОДЕКСУ ТОРГОВОГО  
МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

Редакция журнала  
“Морские вести России”  
предлагает книгу  
“Комментарии к КТМ РФ”

ЗАЯВКИ НАПРАВЛЯТЬ:  
т/ф: (095) 927-86-68, 921-30-04

## Когда верстался номер...

19 апреля Совет Российской ассоциации международных экспедиторов провел внеочередное заседание, на котором было рассмотрено заявление Дмитрия Зотова об освобождении его от должности председателя Совета РАМЭ.

Совет ассоциации удовлетворил просьбу г-на Д.Зотова, поблагодарив его за проделанную работу, и выразил пожелание поддерживать деловые связи по вопросам консультации и информации в экспедиторской сфере.

В соответствии со статьями 3.3.3 и 3.3.4 Устава РАМЭ на должность председателя Совета с 3 мая 2000 года назначен Валерий Алисейчик.



**STOCK TRANS SERVICE**

FREIGHT FORWARDING SERVICE AND LOGISTICS

*К Вашим услугам:*

Международные перевозки  
грузов всеми видами транспорта

Таможенный терминал и склады

Брокерские услуги

Декларирование и сертифициро-  
вание товаров

Агентская сеть в городах России  
и СНГ

*Надеемся на взаимовыгодное и  
долгосрочное сотрудничество!*

Наш адрес:

113403, Москва, Востряковский проезд, 10

тел.: (095) 937-43-81, факс: (095) 937-43-82

E-mail: sts-russia@mtu-net.ru



# СРЕДСТВА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ РАДИОСВЯЗИ ЯПОНСКОЙ КОРПОРАЦИИ ICOM

- Наземные и морские носимые радиостанции УКВ диапазона (в т. ч. и взрывобезопасного исполнения)
- Наземные и морские бортовые (мобильные) базовые радиостанции УКВ и КВ диапазонов
- Радиостанции авиационного диапазона
- Антенны, комплектующие, аксессуары

Все предлагаемое оборудование имеет сертификаты Министерства связи и информатизации, сертификаты Морского Регистра и DMT

  
**САЙКОМ**  
средства и системы радиосвязи

Авторизованный дилер  
ICOM Inc. в России и СНГ

115230, Россия, г. Москва,  
Варшавское ш., д. 46, подъезд №3  
Тел.: 111 2444, 111 5220, 111 7200

E-mail: [sicom@sicom.ru](mailto:sicom@sicom.ru)  
<http://www.sicom.ru>



  
**ICOM**



**Объединенная редакция**

# **"Морские вести России"**

**подготовит и издаст для Вас:**

- **буклеты, календари**  
(настенные, настольные, деловые  
(ежеквартальники), карманные)
- **юбилейные и деловые**  
**книги, брошюры и т.п.**
- **любую сувенирную**  
**(именную) продукцию**

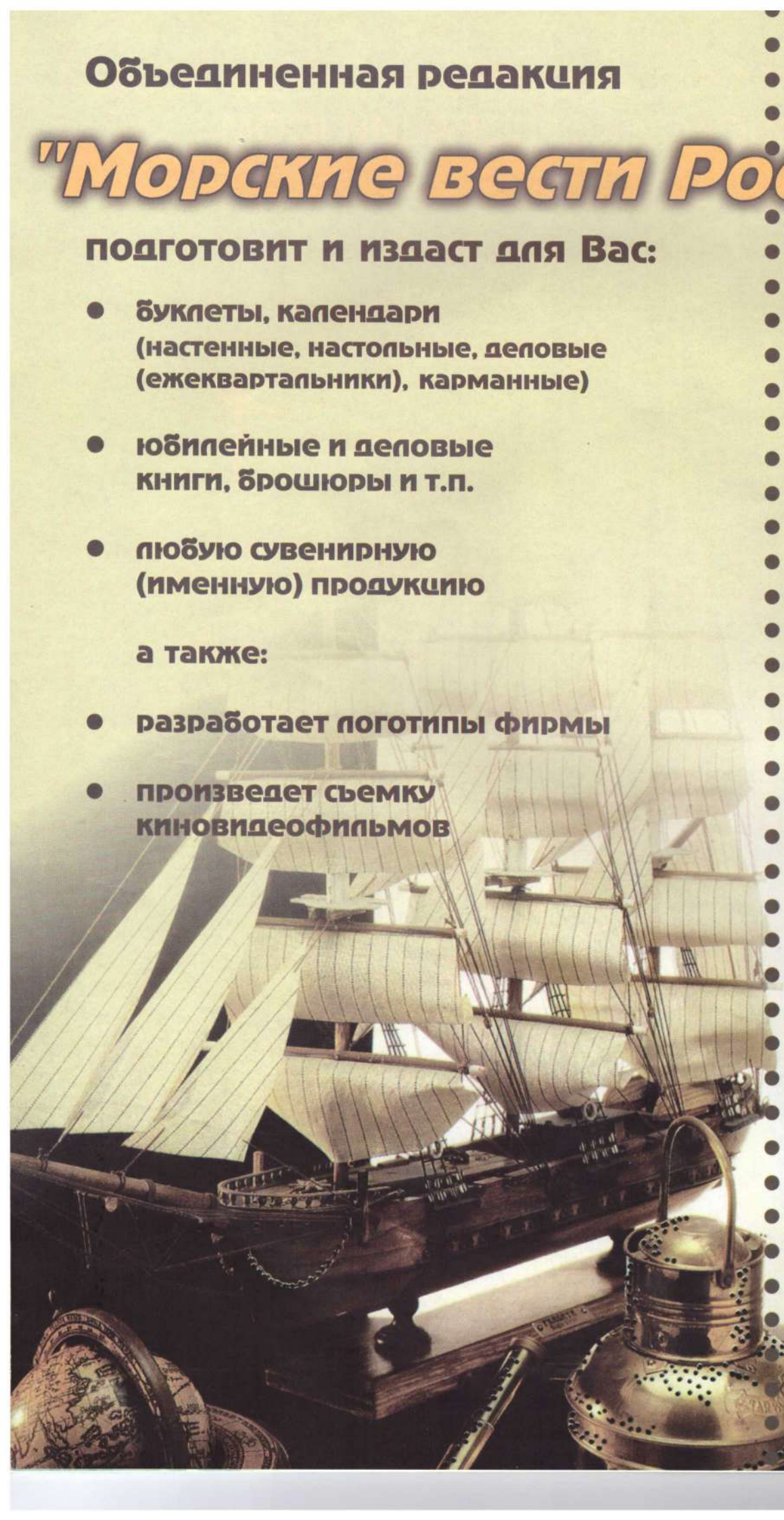
**а также:**

- **разработает логотипы фирмы**
- **произведет съемку**  
**киновидеофильмов**

**НАШИ КООРДИНАТЫ:**

103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/б.

Тел./факс: (095) 927-8668, 921-3004; тел.: (095) 927-8939.





ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
**СОВФРАХТ**



# ОПЫТ НЕПОДВЛАСТЕН СТИХИЯМ

- Интермодальные перевозки
- Агентирование судов
- Фрахтовые услуги
- Менеджмент судов
- Экспедирование
- Железнодорожные перевозки
- Автомобильные перевозки
- Авиаперевозки
- Страховые услуги

ОАО «СОВФРАХТ», образованное в 1929 году, является старейшей специализированной компанией Российской Федерации в области транспортного обслуживания.

В марте 1999 года «СОВФРАХТ» отметил семидесятилетие своей работы.

«СОВФРАХТ» имеет в наличии: сеть специализированных компаний в крупнейших портах и деловых

центрах мира, представительства во многих портах России и СНГ; свой парк контейнеров 20'/40'; собственный парк судов и систему морских линий.

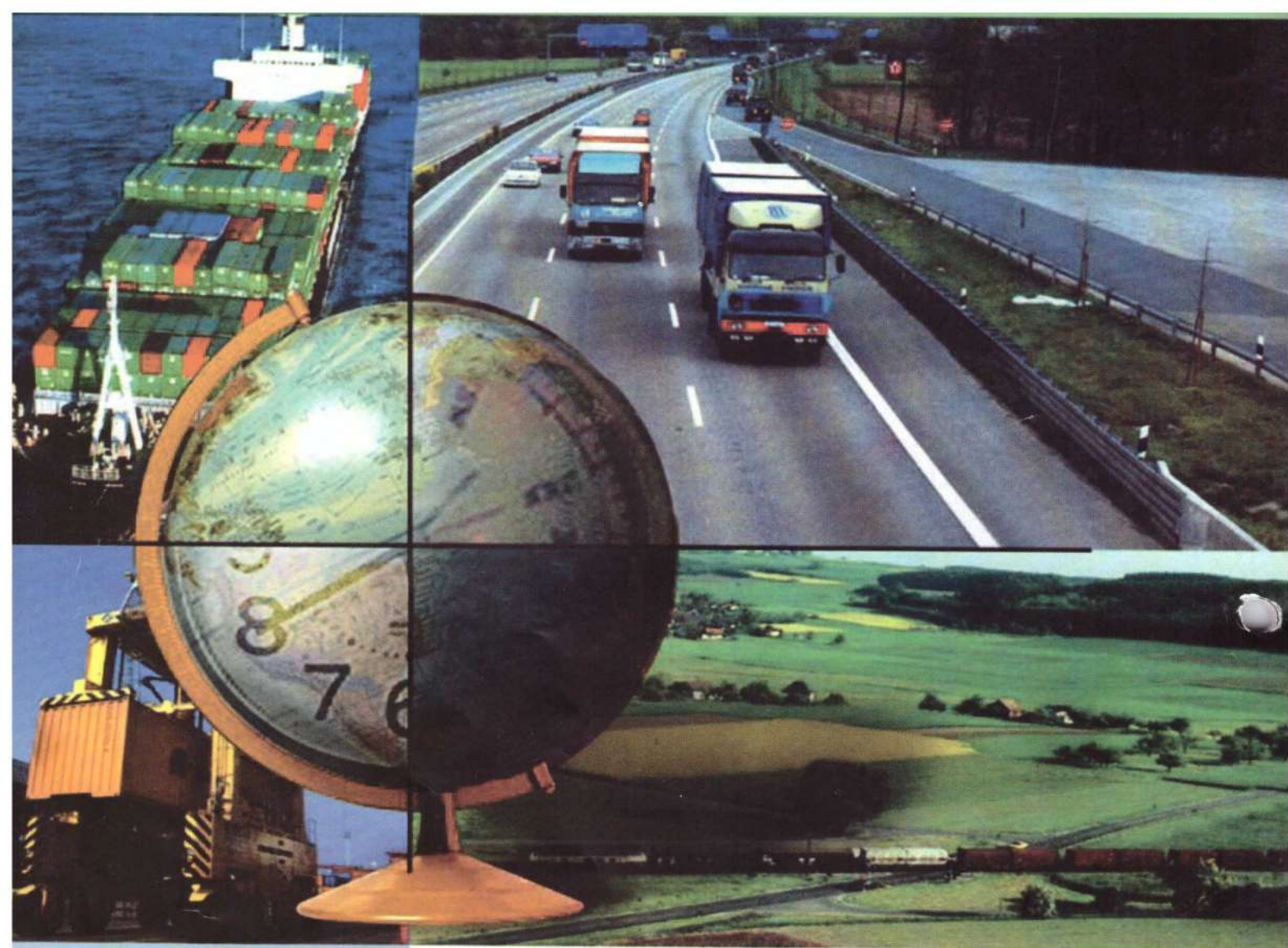
Уникальные возможности и профессионализм, подтвержденные многолетним опытом успешной работы на российском и мировых рынках, делают «СОВФРАХТ» надежным и выгодным партнером.



ОАО "Совфрахт" является членом известных международных и российских организаций в области морского судоходства: Балтийская и международная морская конференция в Копенгагене (БИМКО), Союз российских судовладельцев (СОРОСС), Ассоциация российских морских агентов (АРМА), Международная ассоциация судовых снабженцев.

101473 ГСП, Москва, Рахмановский пер., 4, Морской дом; Тел.: (095) 926 1118, факс: (095) 230 2640, телекс: 411168  
E-mail: [general@sovfracht.ru](mailto:general@sovfracht.ru); Internet: [www.sovfracht.ru](http://www.sovfracht.ru)





198095, Россия,  
Санкт-Петербург,  
ул. Швецова, 15

Тел.: (812) 327 6228,  
(812) 327 6591,  
(812) 327 6518,  
(812) 252 7222

Факс.: (812) 327 2984

E-mail: [baltford@comset.net](mailto:baltford@comset.net)

**Доставка грузов от-двери-до-двери**

**Фрахтование**

**Мониторинг движения груза в пути следования**

**Доставка рефрижераторных, генеральных и  
контейнерных грузов**

**Логистика**

**Декларирование, таможенное оформление**

**Линейный сервис**

**Информационно-консультационные услуги**

