

# МЭ международный ЭКСПЕДИТОР

INTERNATIONAL FORWARDER

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

**10** МИНТРАНС В ЦИФРАХ  
И ПЛАНАХ

**42** РУКОВОДИТЕЛЬ ФТС: АНАЛИТИЧЕСКИЙ  
ТРЕНИНГ ПЕРЕД ЗАСЕДАНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА

**36** ПАЗЛЫ КОМПЛЕКСНОЙ  
ЛОГИСТИКИ

**73** ЛЕГКО ЛИ ХОДИТЬ ЗА ТРИ МОРЯ?



02/61/2008 >



*ЕДИНОЕ  
ТРАНСПОРТНОЕ  
ПРОСТРАНСТВО:  
ВЗГЛЯД  
ИЗ МОЛДОВЫ*





# РЕШЕНИЯ БЕЗ ГРАНИЦ



ГК «Дело» - транспортно-логистический холдинг.  
Создан 6 августа 1993 г.



- Собственные активы
- Оптимальные цены
- Комплексные услуги

[www.delo-group.com](http://www.delo-group.com)

**delo**®  
ГРУППА КОМПАНИЙ

Новороссийск ● Москва ● Ростов-на-Дону ● Калининград ● Санкт-Петербург ● Казахстан



<b>ПЕРСОНА</b>	2	01 <b>ПОРА НЕ ПУТАТЬ ТОРМОЗ И ГАЗ!</b> Интервью с председателем Исполнительного комитета координационного транспортного совещания (КТС) государств – участников СНГ Чингизом Измайловым
<b>С КОЛЕС</b>	6	02 <b>СОБЫТИЯ И ФАКТЫ</b>
<b>ПОСОВЕТОВАЛИСЬ И РЕШИЛИ</b>	10	03 <b>МИНТРАНС В ЦИФРАХ И ПЛАНАХ</b> О планах и задачах, об опыте и перспективах шла речь на расширенном заседании коллегии Министерства транспорта Российской Федерации
<b>ЕДИНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО: ВЗГЛЯД ИЗ МОЛДОВЫ</b> 	19	04 <b>ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ</b> Обзор республиканского рынка логистических услуг
	24	05 <b>ПО ДОРОГАМ МИРА С EXPEDIT-EURO-TRANS</b> О планах и перспективах предприятия – члена Ассоциации национальных экспедиторов республики Молдова.
	28	06 <b>ПЯТЕРКА ЗА КАЧЕСТВО? В БЛИЖАЙШЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ АЕМ-TRANS</b> В поиске решения проблем и задач была организована Ассоциация экспедиторов и брокеров республики Молдова...
	32	07 <b>ЕСТЬ АИТА – ЕСТЬ ЗАЩИТА</b> Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Молдовы – инструмент для продвижения и защиты профессиональных интересов.
<b>КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ</b>	36	08 <b>ПАЗЛЫ КОМПЛЕКСНОЙ ЛОГИСТИКИ</b> О перспективах рынка логистических услуг рассказывает профессор кафедры управления цепями поставок и Международного центра логистики Государственного университета – Высшей школы экономики Анатолий Федоренко
<b>ТАМОЖЕНЬ В СОВЕТЕ</b> 	42	09 <b>РУКОВОДИТЕЛЬ ФТС: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ТРЕНИНГ ПЕРЕД ЗАСЕДАНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА</b> По ключевым моментам на Общественном консультативном совете при ФТС России высказался руководитель Федеральной таможенной службы Андрей Бельянинов
	48	10 <b>ТАМОЖНЯ НА СТРАЖЕ ИНТЕЛЛЕКТА</b> Репортаж с заседания совместной коллегии Центрального и Северо-западного таможенных управлений
<b>ВПЕРЕДСМОТРЯЩИЙ</b>	54	11 <b>ВАГОНЧИК ТРОНУЛСЯ...</b> Темы и решения Пятого круглого стола «Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного подвижного состава».
	58	12 <b>ДАЕШЬ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЮ ВСЕЙ СТРАНЫ!</b> Как меняется логистический рынок обсуждалось на форуме «Логистика-2008»
<b>БУКВА ЗАКОНА</b>	62	13 <b>УСТАВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЭКСПЕДИТОРСКИХ АССОЦИАЦИЙ (ФИАТА)</b>
	68	14 <b>ДОПОЛНЕНИЕ К УНИФИЦИРОВАННЫМ ОБЫЧАЯМ ДОКУМЕНТАРНЫХ АККРЕДИТИВОВ</b>
<b>ПО ДОРОГАМ ИСТОРИИ</b>	73	15 <b>ЛЕГКО ЛИ ХОДИТЬ ЗА ТРИ МОРЯ?</b> Многое в жизни Афанасия Никитина до сих пор остается тайной.



**ИЗДАТЕЛЬ** Ассоциация российских экспедиторов (АРЭ), с. Москва, пр-т Вернадского, 127  
Тел.: (495) 438-40-38, 438-40-55, 438-40-77  
Факс: (495) 148-23-16  
E-mail: far@arff.ru

**Информационный партнер** Консультативный совет Центрального таможенного управления  
Журнал основан в 1998 г.

**Информационно-экспертный журнал «МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР»**

**СОВЕТ РЕДАКЦИИ/**  
Валерий АЛИСЕЙЧИК, президент АРЭ, председатель Совета редакции  
Вячеслав ВИНОГРАДОВ, председатель Совета директоров АО «Совмортранс»  
Анатолий ТЯН, генеральный директор АО «Совтрансавто»  
ЧИНГИЗ ИЗМАЙЛОВ, председатель Исполкома КТС СНГ  
Анатолий КУЗНЕЦОВ, генеральный директор  
Елена ПОЛУЯН, главный редактор  
Вера НИКИТИНА, директор по маркетингу и рекламе  
Анна УЛЬЯНОВА, менеджер по спецпроекту

**EDITORIAL COUNCIL/**  
Valery ALISEICHIK, President of FAR, Chairman of the Editorial Counsel  
Vyacheslav VINOGRADOV, Chairman of the Board of a Joint Stock Company "Sovmortrans"  
Anatoly TIAN, General Director of LTD "Sovtransavto"  
CHINGIZ IZMAYLOV, Chairman of executive committee  
CTM CIS

Anatoly KUZNETSOV  
General Director  
Elena POLUYAN,  
Chief Editor

Журнал выходит один раз в два месяца.

Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.

Отпечатано в типографии «Московский печатный двор».

Тираж — 5000 экз.  
Total circulation — 5000 copies

**ДИЗАЙН-МАКЕТ** журнала/ Максим ЧАЙКА

**ВЕРСТКА**  
Татьяна ЮРЬЕВИЧ

**Адрес редакции/** 105187, Москва, Окружной проезд, 15  
Тел./факс: (495) 366-62-66.  
(495) 366-62-55  
Тел.: (495) 763-54-20

**Editorial Office Address/**  
105187, Moscow, 15, Okrujnoy pr.  
Tel./Fax: (495) 366-47-22,  
(495) 366-62-55  
Tel.: (495) 763-54-20

E-mail: morvesti@mail.cnt.ru  
www.morvesti.ru/exp

При перепечатке ссылка на журнал «Международный экспедитор» обязательна.



# ПОРА НЕ ПУТАТЬ ТОРМОЗ И ГАЗ!

стр. 2-3

01

МЭ

№ 02 (61) 2008

-4

КАК И ВО МНОГОМ ДРУГОМ, В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ ДЕРЖИТСЯ НА ОГРОМНОМ ОПЫТЕ ЛЮДЕЙ, КОТОРЫЕ ВСЮ СВОЮ ЖИЗНЬ ПОСВЯТИЛИ ОДНОМУ ДЕЛУ. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА КООРДИНАЦИОННОГО ТРАНСПОРТНОГО СОВЕЩАНИЯ (КТС) ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СНГ ЧИНГИЗ ИЗМАЙЛОВ, ПО ЕГО СОБСТВЕННЫМ СЛОВАМ, В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ «УЖЕ ТРИСТА ЛЕТ». ЭТО ПОТОМСТВЕННОЕ. ВОТ С ТАКИМ ОПЫТНЫМ ЧЕЛОВЕКОМ МЫ БЕСЕДУЕМ О ПРОШЛОМ, НАСТОЯЩЕМ И БУДУЩЕМ НАШЕГО ТРАНСПОРТА.

Текст: Алексей АРЕХОВ



→ – *Чингиз Шамильевич, что изменилось за последнее десятилетие в транспортной отрасли?*

– Действительно, идет либерализация транспортных средств. Начался третий этап реформирования железнодорожного транспорта. Это очень важно! Посуществу произошла либерализация морского транспорта. Сегодня, допустим, пароходству уделяется все больше внимания. Это опять-таки происходит вследствие либерализации сферы, а также перехода России на рыночную экономику. Уже есть свои лидеры, свои раскрученные бренды. Но многие компании с советских времен не поменяли свою марку. Таким образом, я считаю, что за десять лет произошли именно позитивные изменения!

– *А проблемы? Ведь их в транспорте немало.*

– Как я уже неоднократно говорил, прежде всего это трансграничный синдром. И всегда я привожу один пример. Контейнерный поезд «Восточный ветер», следующий по маршруту Москва–Берлин. Получается, что средняя скорость его движения составляет всего двадцать километров в час, хотя на большей части пути он может развивать скорость около восьмидесяти – ста километров в час. Останавливается на границе. Пока проверки и т.д., получается средняя скорость именно двадцать километров в час.

В свою очередь КТС СНГ вносит ряд интересных предложений по упрощению процесса пересечения государственных границ. И снова пример: пассажир, следующий железнодорожным транспортом на Украину. Сегодня он пройдет два таможенных контроля. Первый в России – наше государство защищает свои интересы. Второй – на Украине. Аналогичная ситуация, когда пассажир едет обратно. Мы предлагаем сократить эту процедуру до одной проверки. Просто можно, допустим, передавать данные о грузах и пассажирах таможенникам Украины и наоборот. Это будет экономить массу времени. Одно время на границе с Польшей существовала интересная система. Немцы платили компенсацию, чтобы была только одна процедура. Евросоюз убрал подобного рода проблемы. Нет границ. У нас это было при СССР. Но при СНГ границы вновь появились, соответственно кроме Белоруссии. Вот это вредит и осложняет перевозки! Это тормозит продвижение!

Вторая проблема – тарифная политика. Конечно, грузовладельцы недовольны столь высокими тарифами! Представьте себе еще и такую ситуацию, когда какая-либо страна вдруг объявляет о новом сборе средств, причем по понятным только ей причинам. К чему это? Зачем? Мы считаем эти сборы дискриминационными.

Еще есть проблема внутри СНГ. Речь о раз-

▶ У КОНТЕЙНЕРНОГО Поезда «ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР», СЛЕДУЮЩЕГО ПО МАРШРУТУ МОСКВА – БЕРЛИН СРЕДНЯЯ

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ СОСТАВЛЯЕТ ВСЕГО ДВАДЦАТЬ КИЛОМЕТРОВ В ЧАС, ХОТЯ НА БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ ПУТИ ОН МОЖЕТ РАЗВИВАТЬ СКОРОСТЬ ОКОЛО ВОСЬМИДЕСЯТИ







ЧИНГИЗ ИЗМАЙЛОВ, председатель Исполнительного комитета координационного транспортного совещания (КТС) государств – участников СНГ

решительной системе автомобильных перевозок. Мы постоянно говорим о создании неких организаций, призванных упростить эту систему. Но движения вперед пока мало. Так что пока об интеграции говорить рано, это на горизонте. Сейчас мы в состоянии вести речь только об упрощении. И это правильный путь, по которому нужно идти уверенными шагами.

**– Что ж, интересно поговорить и о шагах в будущее транспортной сферы России...**

– И настоящее, и будущее – это комплексное развитие всех видов транспорта. Конкретно какой-то вид транспорта выделять нельзя. Маленький пример: железнодорожный транспорт в Европе. Там 80% – это пассажиры и 20% – грузы. В России такое же процентное соотношение, только наоборот: 80% – наши грузы.

Как можно представить будущее без воздушного транспорта? А без речного? Мы, кстати, перестаем уделять этому виду транспорта должное внимание, а это неправильно! В период навигации использовать внутренние водные системы России нужно достойно.

Очень важный вопрос – это трубопроводный транспорт. Но я этот вид транспорта не поддерживаю. Мы вывозим сырье. А ведь сегодня в мире очень ценятся специалисты по прибавочной стоимости. Как из гречи сделать конфетку? В бизнесе есть такое выражение: «Как запаковать». Из этого сырья мы могли бы на основе нефтеперерабатывающих заводов создать рабочие места. Это инфраструктура, подготовка кадров, социалка... Это и подготовка и выращивание среднего класса, а это на данный момент очень важно! Средний класс – основной потребитель. С помощью среднего класса

мы можем возвращать деньги в свою экономику.

При переработке нефти также ценны остатки, а мы, как это ни странно, покупаем их в других государствах. В нагрузку следует заметить, что для таких поставок дороги строить надо.

Сейчас стройматериалы подорожали в три раза! Это даже недавно на парламентском часе сказал министр транспорта Игорь Левитин. Почему вообще строят трубопроводный транспорт – не сможет все потянуть железнодорожный. Полностью согласен, но продукт глубокой переработки, произведенный на нашем заводе, железнодорожному транспорту вполне по силам. Но это уже будет высокотарифицированный груз. Железнодорожники смогут получить достаточное количество средств для осуществления собственной инвестпрограммы.

Невозможно будущее также рассматривать без морского транспорта. Сейчас сформировался рынок сжиженного природного газа (СПГ). Я говорю о нем в качестве примера. Индия нуждается в таком продукте, и трубу не проложишь по океану – далеко. А для флота такие перевозки реальны!

**– Что можно сказать о российских отношениях с рядом других стран и их перспективах?**

– Скажу о ближайших перспективах. В столице Республики Татарстан – Казани с 15 по 16 сентября 2008 года состоится Второй Международный российско-германский логистический конгресс. Организатором

**В СТОЛИЦЕ**  
**РЕСПУБЛИКИ**  
**ТАТАРСТАН – КАЗАНИ**  
 С 15 ПО 16  
 СЕНТЯБРЯ 2008  
 ГОДА СОСТОИТСЯ  
 ВТОРОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ РОССИЙСКО-ГЕРМАНСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС.





КАЗАНЬ – ПЕРЕКРЕСТОК МНОГИХ ПУТЕЙ.

экономические показатели экономики государства.

Поэтому здесь можно вести речь о перспективах устойчивого продуктивного сотрудничества при реализации международных проектов, в том числе в сфере транспорта.

Мировой опыт использования торгово-транспортных технологий показывает: для обеспечения перевозок между национальным и международными экономическими центрами с наименьшими сроками и затратами в зоне пересечения международных транспортных коридоров нужно создавать логистические центры. В этой связи руководство Республики Татарстан придает большое значение развитию объектов транспортно-логистической системы региона и инновационным разработкам. А признанным лидером в разработках передовых транспортно-технологических систем является Германия. Так что взаимовыгодная заинтересованность налицо!

Организаторы конгресса в республике полагают главными целями мероприятия укрепление доверия между российскими и германскими компаниями, заинтересованными в реализации масштабных проектов в регионе. Участникам конгресса в числе приоритетных проектов будет представлен строящийся Свяжский мультимодальный транспортно-логистический центр европейского уровня, ориентированный на интеграцию в международную контейнерную сеть Евросоюза и Азиатского континента.

Полагаю, что конгресс придаст динамизм сотрудничеству российских и германских компаний в сфере транспортной логистики. В этом случае ясно просматриваются перспективы в реализации совместных масштабных инфраструктурных проектов.

МЭ

→ выступает Федеральный союз немецких логистических компаний (BVG) при официальной поддержке

▶ **УЧАСТНИКАМ  
КОНГРЕССА В  
ЧИСЛЕ ПРИОРИ-  
ТЕТНЫХ ПРОЕК-**

**ТОВ** БУДЕТ ПРЕД-  
СТАВЛЕН СТРОЯ-  
ЩИЙСЯ СВЯЖ-  
СКИЙ МУЛЬТИ-  
МОДАЛЬНЫЙ  
ТРАНСПОРТНО-  
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ  
ЦЕНТР ЕВРОПЕЙ-  
СКОГО УРОВНЯ.

Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства транспорта Германии и Правительства Республики Татарстан.

Республика Татарстан – инвестиционно привлекательный партнер. Расположен на пересечении важнейших транспортных магистралей Восток–Запад, Север–Юг, имеет возможность выхода через Волгу и Каспий в страны Центральной Азии, в государства, расположенные по трассе Великого шёлкового пути. По темпам социально-экономического развития Татарстан занимает одно из ведущих мест в Российской Федерации, оказывает позитивное влияние на макро-



# МАСШТАБНЫЙ БИЗНЕС

Приветствуем участников  
XIII Международной  
выставки и конференции  
«ТрансРоссия 2008»



[www.trcont.ru](http://www.trcont.ru)





## ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СОЕДИНИТ ЦЕНТР ЕВРОПЫ И ТРАНССИБ

В Вене подписано соглашение, констатирующее начало предпроектной стадии строительства широкополосной железнодорожной магистрали, которая соединит Центральную Европу и Транссиб.

По словам главы ОАО «РЖД» Владимира Якунина, общие инвестиции, необходимые для проекта, подсчитаны: ориентировочно они составят \$2-3 млрд. Среди участников проекта – Россия, Украина, Словакия, Австрия, проявляют интерес и железные дороги Германии. «Доходы и расходы будут делиться пропорционально продолжительности трассы, проходящей по территории той или иной страны», – заметил В. Якунин.

Не исключено также, что может быть сделано ответвление от магистрали на юг – в направлении Адриатического моря.

Якунин сообщил, что предпроектную стадию планируется завершить в текущем году, после чего в течение примерно года будут проходить переговоры с потенциальными инвесторами.

По мнению премьер-министра Словакии Роберта Фицо, строительство широкополосной железной дороги по маршруту Кошице–Братислава, которая соединит магистрали Европы и Транссиб, может составить более 4,3 млрд. евро. «Если не возникнет непредвиденных препятствий, то можно ожидать, что в 2010 году начнется ее



строительство», – подчеркнул премьер-министр Словакии.

Отметил важность проекта продления широкополосной железной дороги от Кошице до Братиславы с выходом на Вену и глава правительства России В. Зубков. «Создание на Дунае международного логистического центра значительно увеличит грузопоток из Европы в Азию», – отметил он.

## С ЛЕТА ПОДНИМУТСЯ ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ НА Ж/ДЕВРОПЫ И ТРАНССИБ

Федеральная служба по тарифам (ФСТ) не исключает возможности повышения грузовых железнодорожных тарифов с 1 июля, сообщил глава ФСТ Сергей Новиков.

По его словам, в настоящее время идет обсуждение о доиндексации грузовых та-

рифов исходя из изменения прогнозных показателей по инфляции. При этом принимается во внимание и опережающий рост цен на продукцию, потребляемую ОАО «Российские железные дороги».

По мнению С. Новикова, у РЖД есть проблемы с «разбалансировкой по заработной

плате». «Темпы прироста заработной платы в 2007 году составляли 6%, в то время как производительность труда выросла на 8%», – отметил глава ФСТ.

Как заявил на итоговой коллегии ведомства вице-премьер, министр финансов РФ Алексей Кудрин, РЖД уже отмечали, что рост заработной платы в компании гораздо ниже, чем в других отраслях, в связи с чем компания испытывает определенный кадровый голод.

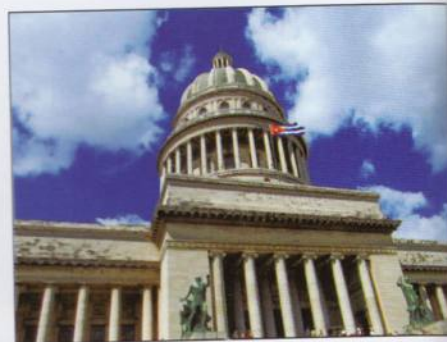
## КУБЕ НУЖНЫ РОССИЙСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ

Руководство Кубинской республики выразило заинтересованность в приобретении российских локомотивов, а также проведении ремонта и техобслуживания уже имеющихся.

Об этом стало известно в ходе официального визита на Кубу министра транспорта России Игоря Левитина. «Потенциальными нишами для российского экспорта на Кубу являются электроэнергетическое и транспортное оборудова-

ние, сельскохозяйственные машины, отдельные виды оборудования для металлургической промышленности», – сказал он. И, кроме того, отметил интерес кубинской стороны к российским локомотивам, добавив, что в настоящее время парк локомотивов на Кубе составляет более 100 единиц.

По мнению российского министра, российские и кубинские компании смогут реализовать потенциал взаимодейст-



вия, «в том числе при проведении правильной финансовой политики с одновременной государственной поддержкой на начальном этапе».



## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ УКРАИНЫ РЕФОРМИРУЮТ

Министерство транспорта и связи Украины завершает разработку концепции реформирования железнодорожных и морских перевозок, сообщил министр транспорта и связи Иосиф Винский в ходе встречи в кабинете министров с инвесторами.

«Концепция на выходе, и мы в ближайшее время готовы подать ее на рассмотрение кабинета министров Украины», – сказал И. Винский. По его словам, министерство предлагает разделить деятельность портов на государственную и частную сферу. В частности, предлагается закрепить за государством организацию безопасности, работы в акваториях портов и наземных работах, все остальное: грузо-, пассажиро-перевозки, стивидорную деятельность – передать в частные руки.

В рамках концепции реформирования железнодорожных перевозок, в частности, предусматривается разделение управления железнодорожными перевозками и хозяйственной деятельности. Винский уточнил, что в Минтрансвязи уже создан департамент по управлению железнодорожными перевозками. Предполагается закрепить за «Укрзалізницею» функции, связанные с хозяйственной деятельностью.

По прогнозам, до 2010 года Минтрансвязи объемы грузоперевозок в стране увеличатся на 70%, пассажирских – на 52%. Министерство рассчитывает за этот период увеличить перевозки морским транспортом в 2 раза, авиаперевозки – в 7,7 раза.



РОССИЯ ВСЕГДА С ТОБОЙ  
WWW.ROS.RU

### СТРАХОВАЯ ЗАЩИТА:

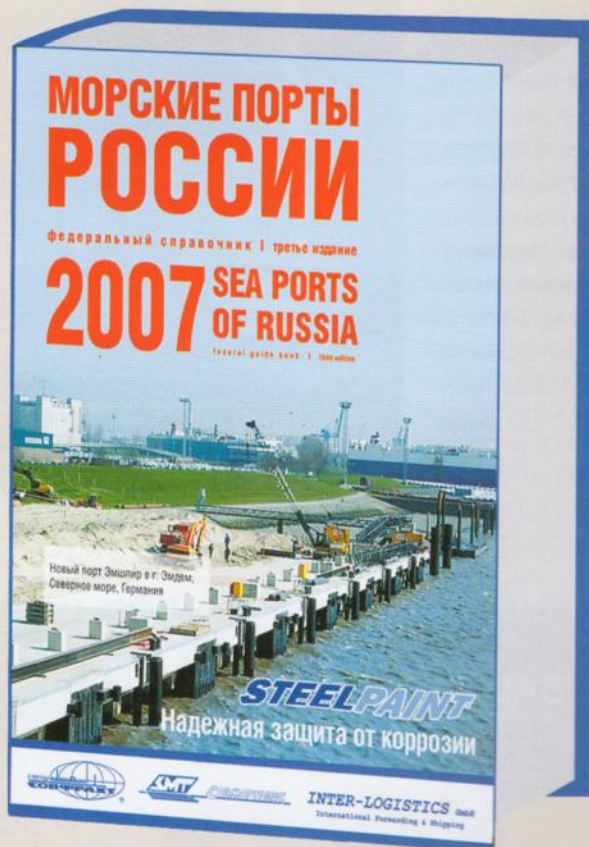
- ◆ ответственности перевозчика в соответствии с конвенцией CMR/КДПГ для международных автоперевозчиков и ответственности по внутренним ТТН;
- ◆ грузов;
- ◆ товаров на складах;
- ◆ временного хранения грузов на складах или во время выставок;
- ◆ транспортных средств, в том числе тягачей, прицепов и полуприцепов;
- ◆ ответственности экспедиторов;
- ◆ ответственности таможенных брокеров, перевозчиков, СВХ;
- ◆ контейнеров;
- ◆ водных судов, судов в постройке, яхт и катеров;
- ◆ членов экипажей судов;
- ◆ ответственности судовладельцев;
- ◆ ответственности лоцманских служб;
- ◆ страхование по системе „зеленая карта“.

129085, Москва, пр-д Ольминского, За  
**(495) 780 3848, 799 9999**

Реклама. «Открытое страховое акционерное общество «Россия».  
Лицензия ФССН РФ на право проведения страховой деятельности от 16 марта 2006 С № 0002 77. Регистрационный номер 0002.



Под патронатом Морской коллегии при Правительстве РФ, Минтранса РФ, Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт», Ассоциации морских портов России издательство «Морские вести России» выпустило в свет 3-е дополненное издание справочника.



### Деловая информация по каждому порту страны

Информация о навигационных условиях мореплавания, перегрузочных мощностях, номенклатуре грузов и объемах перевалки, тарифах на ПРР, портовых сборах, перспективах развития портов, стивидорах, партнерах и т.д.

Заявки на покупку справочника принимаются по адресу редакции:  
**105187, Москва, Окружной проезд, д. 15.**  
**Тел./факс: (495) 366-62-55.**  
**Тел. 763-54-20**  
**E-mail: morvesti@mail.cnt.ru**

## ЗАКОН ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ УТОЧНЕН ПОПРАВКАМИ

Госдума на пленарном заседании приняла в третьем чтении поправки в ряд законодательных актов РФ в связи с принятием закона «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства».

В частности, внесены изменения в законы «Об акционерных обществах», «Об обществах с ограниченной ответственностью», «О государственном регулировании развития авиации», в КоАП РФ «Об иностранных инвестициях в РФ», «О связи», «О защите конкуренции», АПК РФ.

Документом предусмотрено предварительное согласование сделок, которые совершаются иностранными государствами, международными организациями или находящимися под их контролем организациями, в результате которых они приобретают право прямо или косвенно распоряжаться более чем 25% общего количества голосов, принадлежащих на голосующие акции (доли) российского хозяйственного общества, или иную возможность блокировать его решения. Перечень участков недр официально публикуется федеральным органом управления – Государственным фондом недр в порядке, установленном правительством РФ. В частности, к участкам недр федерального значения относятся участки, расположенные на территории субъектов РФ «и содержащие на основании сведений баланса запасов извлекаемые запасы нефти от 70 млн. тонн; запасы газа от 50 млрд. кубометров; запасы золота от 50 тонн; запасы меди от 500 тыс. тонн». А также внутренние морские воды, воды территориальных морей, участки континентального шельфа РФ и участки недр, «при пользовании которыми необходимо использование земельных участков из состава земель обороны и безопасности». Пользователями недр на участке федерального значения континентального шельфа РФ, а также на участке федерального значения, расположенного одновременно во внутренних морских водах или в территориальном море и на континентальном шельфе, могут быть юридические лица, которые имеют опыт освоения участков недр шельфа в течение не менее чем пяти лет, в которых доля РФ в уставном капитале составляет более чем 50% и в отношении которых РФ имеет право прямо или косвенно распоряжаться более 50% от общего количества голосов.

## ФИНАНСОВАЯ ПОЛИЦИЯ ЗАДЕРЖАЛА ГЛАВУ КАЗАХСТАНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Сотрудники госагентства по борьбе с экономической и коррупционной преступностью (финполиция) задержали президента нацкомпании «Казахстан темир жолы» (КТЖ, железная дорога) Жаксыбека Кулекеева.

По словам представителя пресс-службы финполиции, более подробная информация по данному факту будет представлена в ближайшее время.

Ж.Кулекеев был назначен главой КТЖ 28 мая прошлого года. Ранее он занимал должность первого вице-президента национальной нефтегазовой компании «КазМунайГаз».

КТЖ входит в состав АО «Казахстанский холдинг по управлению государственными активами «Самрук», которое было создано для эффективного управления госдолями ряда крупнейших компаний Казахстана.



## УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАНИЕ ОЭЗ

Особую портовую экономическую зону планируется создать в Ульяновске на базе международного аэропорта Ульяновск-Восточный, сообщила пресс-служба правительства региона.

По словам министра инвестиций и внешних связей области Дмитрия Рябова, в настоящее время региональным правительством совместно с московской консалтинговой компанией ведется работа над заявкой для участия в конкурсе правительства РФ на создание особой экономической зоны портового типа.

Отмечается, что по своему экономико-географическому положению, а также наличию развитой транспортной инфраструктуры область может претендовать на статус крупнейшего транспортно-логистического центра Поволжья.

По мнению правительства региона, создание особой экономической зоны портового типа позволит в полной мере реализовать все преимущества и привлечь значительные инвестиции, что в дальнейшем приведет к увеличению налоговых поступлений в бюджет и повышению уровня жизни населения.

Как сообщили в пресс-службе, в случае победы Ульяновской области в конкурсе на создание инфраструктуры зоны в течение десяти лет потребуются порядка 7 млрд. рублей. «Половина этой суммы будет выделена из бюджета Ульяновской области, города Ульяновска и Чердаклинского района, на территории которых располагается аэропорт», – уточнили в пресс-службе правительства.



## ВАГОНРЕМОНТНЫЕ ДЕПО УЙДУТ С МОЛОТКА

В 2008 году реализует движимое и недвижимое имущество 22 вагоноремонтных депо в ходе открытых конкурсов. Президент РЖД Владимир Якунин подписал ряд соответствующих распоряжений. Продажа осуществляется в соответствии с распоряжением правительства от 20 марта 2008 года.

Сейчас в компании подготовлены необходимые документы для продажи имущественных комплексов вагоноремонтных предприятий и проведена их оценка. Победители конкурсов должны будут выполнить ряд условий, в частности обеспечить трудоустройство сотрудников депо с сохранением либо улучшением условий действующих трудовых договоров.

Продажа вагоноремонтных депо проводится в рамках третьего этапа реформы железнодорожной отрасли и претворения в жизнь концепции реформирования вагоноремонтного комплекса. Она предполагает вывод на рынок до 30% мощностей компании по ремонту в депо грузовых вагонов.

Выставленные на продажу вагоноремонтные депо в 2007 году отремонтировали 18 тыс. 540 вагонов РЖД и 20 тыс. 841 частный вагон.

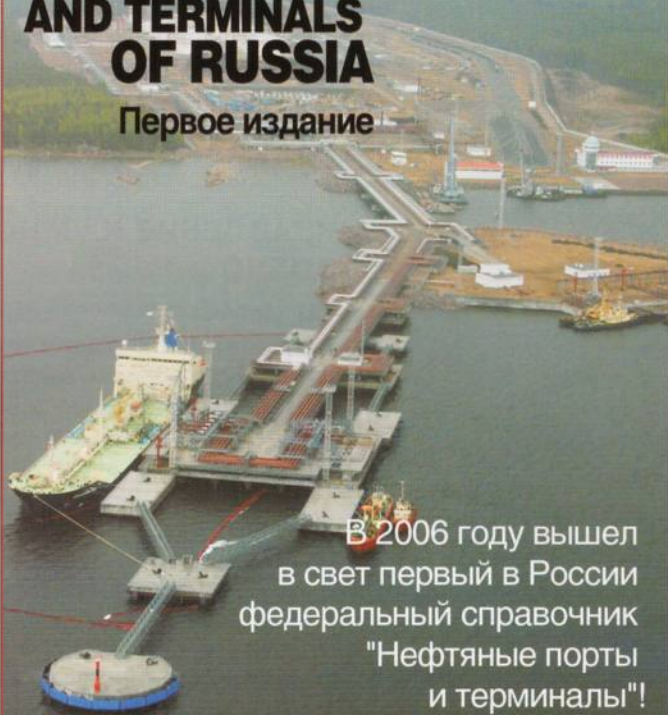
Под патронатом и по поручению Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Министерства транспорта, ФА "Росморречфлот", ФГУП "Росморпорт", Ассоциации морских торговых портов.

Издательство "Морские порты" выпустило в свет федеральный справочник "Нефтяные порты и терминалы России".

# НЕФТЯНЫЕ ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ РОССИИ

GUIDE BOOK  
**OIL PORTS  
AND TERMINALS  
OF RUSSIA**

Первое издание



В 2006 году вышел в свет первый в России федеральный справочник "Нефтяные порты и терминалы"!

Эксклюзивная и профессиональная информация по всему спектру существующих и планируемых мощностей транспортировки и перевалки нефти и нефтепродуктов.

Карты, иллюстрации, схемы, адреса, документальные приложения и т.д.

**Заявки на покупку справочника принимаются по адресу редакции:**  
105187, Москва, Окружной проезд, д. 15.  
Тел./факс: (495) 366-62-55. Тел. 763-54-20  
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru.



# МИНТРАНС В ЦИФРАХ И ПЛАНАХ

стр. 10-16

03

МЭ

№ 02 (61) 2008

К

2008-й – НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ, 2007-й – ПЕРЕДАЕТ ЭСТАФЕТУ, ПОДВОДИТ ИТОГИ. О ПЛАНАХ И ЗАДАЧАХ, ОБ ОПЫТЕ И ПЕРСПЕКТИВАХ ШЛА РЕЧЬ НА РАСШИРЕННОМ ЗАСЕДАНИИ КОЛЛЕГИИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, В РАБОТЕ КОТОРОЙ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРАВИТЕЛЬСТВА И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ ВЕДОМСТВ, РУКОВОДИТЕЛИ ТРАНСПОРТНЫХ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ.

Текст: Алексей АРЕХОВ



→ Как водится, прежде всего цифры!

– В 2007 году транспортный комплекс России работал устойчиво и в целом обеспечил платежеспособный спрос населения и отраслей экономики в транспортных услугах, – заявил первый заместитель председателя Правительства РФ Сергей Иванов.

## ПРИБАВЛЕНИЕ И УМНОЖЕНИЕ ОСВОЕНО

Как выяснилось, объем коммерческих перевозок грузов всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного) увеличился в 2007 году по сравнению с 2006 годом на 7,2% и составил 4203,1 млн. тонн. Коммерческий грузооборот составил в 2007 году 2325,9 млрд. т-км (106,6% к уровню 2006 года). Объем перевалки грузов через морские порты по итогам 2007 года по сравнению с 2006 годом увеличился на 7,2% и достиг 451,0 млн. тонн, в том числе наливных – 264,4 млн. тонн (прирост – 7,4%), сухих грузов – 186,6 млн. тонн (прирост – 6,9%). Пассажирооборот транспорта общего пользования, включая городской электрический, в 2007 году достиг 496,0 млрд. пасс.-км или 100,4% к уровню 2006 года. На воздушном транспорте прирост пассажирооборота в 2007 году по сравнению с 2006 годом достиг 18,2%.

Соответственно, выросли и доходы. От экспорта транспортных услуг в отраслях транспортного комплекса за январь-сентябрь 2007 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – на 16,5% и достигли \$7,2 млрд. В общем объеме экспорта транспортных услуг они распределяются следующим образом: 46,2% на воздушном, 31,5% на водном, 16,9% на железнодорожном и 5,4% на автомобильном транспорте.

И конечно же, все шло по программе! Развитие транспортной инфраструктуры в 2007 году осуществлялось в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года.

Положительные результаты работы детализировал министр транспорта Игорь Левитин:

– Надо отметить, что в целом результаты работы Министерства транспорта за отчетный период имели положительную оценку на заседании Правительства РФ, – отметил он. – Это совместная работа с Министерством экономического развития, Министерством финансов, Министерством регионального развития и т.д. Я считаю, что на общий рост практически всех показателей за 2007 год в транспортной сфере оказало влияние прежде всего оживления именно российского сектора экономики, а также ряд других благоприятных факторов.

## ПАРОХОДОМ, САМОЛЕТОМ, АВТОТРАНСПОРТОМ...

Все достижения Левитин перечислил именно, точнее повидово. В автомобильном транспорте – более 52% объемов бюджетных ассигнований, выделенных Минтрансу России, как субъекту бюджетного планирования, использовано на финансирование мероприятий в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». В 2007 году введено в эксплуатацию 1782 км автомобильных дорог, в том числе

▶ **ОБЪЕМ КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВСЕМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА**

УВЕЛИЧИЛСЯ В 2007 ГОДУ ПО СРАВНЕНИЮ С 2006 ГОДОМ НА 7,2% И СОСТАВИЛ 4203,1 МЛН. ТОНН.



# Транспорт



**СЕРГЕЙ  
ИВАНОВ,**  
заместитель  
председателя  
Правительства  
РФ



**ИГОРЬ  
ЛЕВИТИН,**  
министр  
транспорта РФ

415 км автомобильных дорог федерального значения, а также 7868 пог. м искусственных сооружений.

Отдельно отметил министр и целый ряд положительных тенденций в работе автомобильного транспорта. Это и рост объемов грузовых автомобильных перевозок и грузооборота как в целом, так и по всем основным секторам автотранспортной деятельности (101,6% и 103,6% к аналогичному периоду прошлого года соответственно). Ожидается получение прибыли от грузовых перевозок, выполняемых автопредприятиями, в целом по Российской Федерации. Рентабельность этого вида деятельности, по предварительной оценке, составит 8,5% (в прошлом году — 4%). Выросли на 17,3% общие доходы транспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров на маршрутах общего пользования (сумма выручки и субсидий). Расширилось использование конкурсных условий привлечения на рынок пассажирских транспортных услуг перевозчиков всех форм собственности. Так, на маршруты общего пользования привлечено 97,6 тысячи автобусов, принадлежащих субъектам малого предпринимательства. Объем международных перевозок грузов, выполненный автомобильным транспортом, по предварительным данным, составил 40,3 млн. тонн, что на 12,1% превышает аналогичный показатель 2006 года. На 14,7% возрос объем перевозок внешнеторговых грузов отечественными автоперевозчиками и составил в 2007 году 16,5 млн. тонн: доля отечественных перевозчиков на рынке автотранспортных услуг возросла и составила 40,9%. Сократи-

лась по сравнению с началом 2007 года задолженность по выплате заработной платы работникам. По состоянию на 1 января 2008 года рост заработной платы в среднем по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту составил 22,5%.

В сфере воздушного транспорта. Основным направлением бюджетного финансирования в сфере воздушного транспорта стала техническая оснащенность объектов наземной инфраструктуры в аэропортах. В 2007 году на строительство и реконструкцию взлетно-посадочных полос, создание систем светосигнального оборудования, а также других объектов наземной базы аэропортов использовано 19,2 млрд. рублей, что на 20,7% больше объемов предыдущего года. Осуществлялось финансирование инвестиционных проектов в аэропортах Домодедово, Внуково, Шереметьево, Курган, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды и др.

В гражданской авиации России наблюдался беспрецедентный рост объемов авиаперевозок. И все благодаря мерам, предпринятым федеральными авиационными властями, направленным на повышение эффективности управления и регулирования отрасли. Услугами российских авиакомпаний воспользовались 45,1 млн. пассажиров, что на 18,6% больше, чем в 2006 году, когда было перевезено 38,0 млн. пассажиров. Темп развития российской гражданской авиации более чем в три раза превышает международные показатели, согласно которым рост мирового воздушного транспорта составляет в среднем 5-6% в год.

Динамично развивались как международные

**НА 14,7% ВОЗРОС**

**ОБЪЕМ ПЕРЕВО-**

**ЗОК ВНЕШНЕТОР-**

**ГОВЫХ ГРУЗОВ**

ОТЕЧЕСТВЕННЫ-

МИ АВТОПЕРЕ-

ВОЗЧИКАМИ

И СОСТАВИЛ

В 2007 ГОДУ

16,5 МЛН. ТОНН

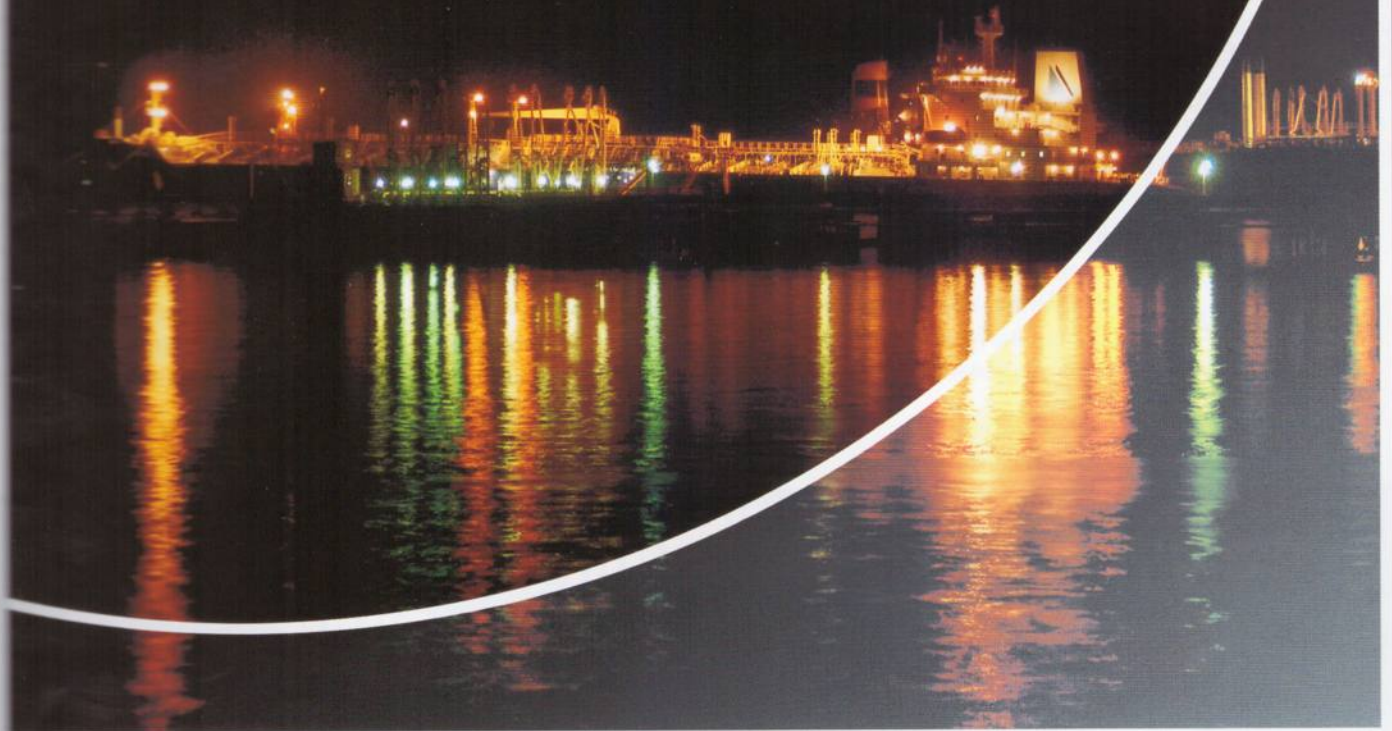








**ЛУКОЙЛ**  
ЧЕРНОМОРЬЕ



**ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ • FREIGHT FORWARDING**  
**ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ГРУЗОВ • CUSTOMS CLEARANCE**  
**АГЕНТИРОВАНИЕ СУДОВ • SHIPS AGENCY SERVICES**

ЗАО «ЛУКОЙЛ-Черноморье», Россия, Краснодарский край, 353900, г. Новороссийск, ул. Набережная адмирала Серебрякова, д.23  
Тел: +7(8617) 787001, +7 (495) 937-01-37 (SAT), Факс: +7(8617) 787009, Телекс: 279103 LUKCH RU, E-mail: lukch1@lukch.ru

LUKOIL-Chernomorje, 23, Naberezhnaya adm. Serebryakova, 353900, Novorossiysk, Krasnodar region, Russia  
Phone: +7(8617) 787001, +7 (495) 937-01-37 (SAT), Fax: +7(8617) 787009, Telex: 279103 LUKCH RU, E-mail: lukch1@lukch.ru



→ личена на 3,2%. Увеличена надежность доставки по маршрутным отправлениям в среднем на 1,3%.

О геодезии и картографии. Основным направлением использования средств федерального бюджета в 2007 году здесь стало финансирование топографо-геодезических работ. Размер направленных на эти цели средств составил 1,1 млрд. рублей. В 2007 году было завершено создание в цифровом виде топографической карты масштаба 1:100 000 на территорию Российской Федерации, увеличено количество созданных и обновленных в цифровом виде топографических карт масштаба 1:10 000 – 1:100 000, планов городов, пунктов государственных геодезических сетей с использованием спутниковых технологий. В рамках выполнения федеральной целевой программы «ГЛОНАСС» впервые в 2007 году выполнялась работа по созданию карт для навигации. Эти карты позволяют решать задачи мониторинга, охраны, диспетчеризации, перевозки опас-

ных грузов, создавать схемы территориального планирования.

Также в 2007 году осуществлялось финансирование крупных инфраструктурных проектов. Затраты из внебюджетных источников увеличились с 243,0 млрд. рублей до 270,0 млрд. рублей, т.е. на 11,1%.

**ЕЩЕ 20 МАРТА  
ВЫШЕЛ СПИСОК**

**ИЗ 53 ФЕДЕРАЛЬНЫХ АЭРОДРОМОВ РОССИИ. ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ АЭРОДРОМЫ ВЕДОМСТВО ГОТОВО ПЕРЕДАТЬ СУБЪЕКТАМ.**

**ГДЕ РАСШИРИТЬ,  
ЧТО УГЛУБИТЬ**

И о конкретных проблемах. Министр транспорта расставил точки над «i». Впервые, по поводу дорог. По его словам, сегодня в России вопрос их количества и качества стоит достаточно остро, особенно в ряде городов, находящихся вдали от центра. Были предложения, в части решения проблемы городских пробок, ограничить въезд грузового транспорта непосредственно в центры мегаполисов. Хотя бы в рабочее время. Так как это очень вредит дорожному покрытию. При этом в качестве аль-

**ГРУППА КОМПАНИЙ**  
**СІИМ**

КАЛИНИНГРАД  
(4012) 56-57-52; 56-57-53  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
(812) 325-88-58; 436-65-33  
**МОСКВА**  
**(495) 641-05-35; 399-36-09**

ИСТРА  
(49631) 9-69-89  
ИРКУТСК  
(3952) 24-03-64; 25-80-50  
ЧИТА  
(3022) 35-86-52; 32-69-26  
ХАБАРОВСК  
(4212) 78-33-34; 23-70-76  
ВЛАДИВОСТОК  
(4232) 60-98-30; 60-98-28

[www.stim.ru](http://www.stim.ru)

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ  
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ**

**ВНУТРИРОССИЙСКИЕ  
И МЕЖДУНАРОДНЫЕ**

**БЕСКОНЕЧНЫ НАПРАВЛЕНИЯ  
БЕЗГРАНИЧНЫ ВОЗМОЖНОСТИ...**



аль- тернативы строить объездные или кольце- вые автодороги.

си- – У нас есть конкретный план на 2008 год ек- по федеральным и региональным автодоро- ков кам, – прокомментировал ситуацию Леви- 0,0 тин. – Мы стараемся теперь не разбрасы- вать средства по многим территориям, а брать конкретный проект и над ним рабо- тать. Таким образом, сконцентрировав средства, своевременно и, главное, качест- венно будем запускать эти проекты в экс- плуатацию.

стр По его словам, уже готов проект по Москве. Во- се- В ближайшее время запланировано совеща- са- ние с полномочным представителем Москвы в Московской области, где Минтрансом должна быть представлена схема развития в регионе транспортной отрасли. В том числе там будет предложен комплекс мероприятий по ограничению пропускной способности транспорта в пределы Кольцевой автодоро- ги. Для этого необходимо подготовить альтер- нативные объезды с размещением всей

таможенной инфраструктуры. Планируется вывести таможенную на Кольцевую автодорогу. А главное – разместить таможенные склады на границе Российской Федерации.

Во-вторых, о концепции аэродромной системы. Левитин заявил, что еще 20 марта вышел список из 53 федеральных аэродромов России. Все остальные аэродромы ведомство готово передать субъектам.

– При этом национальная опорная сеть, состоящая из 170 аэродромов, останется в ведении Российской Федерации или субъектов, – подчеркнул министр. – Все остальные аэродромы будут переданы в частную собственность, чем в ближайшее время мы и планируем заняться.

Важная тема – привлечение инвестиций иностранными партнерами в строительство дорог.

– Для этого многое делается, – сказал Левитин. – Мы постоянно встречаемся с нашими партнерами, приглашаем специалистов на

НАЦИОНАЛЬНАЯ

ОПОРНАЯ СЕТЬ,

СОСТОЯЩАЯ ИЗ

170 АЭРОДРО-

МОВ, ОСТАНЕТСЯ

В ВЕДЕНИИ РОС-

СИЙСКОЙ ФЕДЕ-

РАЦИИ ИЛИ

СУБЪЕКТОВ. ВСЕ

ОСТАЛЬНЫЕ

АЭРОДРОМЫ БУ-

ДУТ ПЕРЕДАНЫ В

ЧАСТНУЮ СОБСТ-

ВЕННОСТЬ



## Страхование транспортных операторов

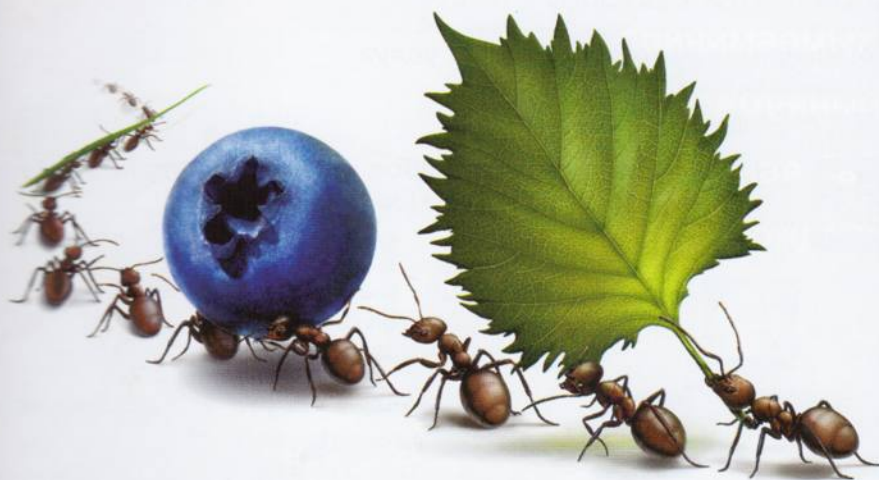
Управление страхования транспортных операторов ОСАО «Ингосстрах»

127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41

Тел.: 8 (495) 234 3614

Факс.: 8 (495) 234 3600

E-mail: toperators@ingos.ru



Росстач

ОСАО «Ингосстрах». Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77

\* в соответствии с условиями договора страхования

60 лет

ИНГОССТРАХ  
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.\*

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН  
8 (495) 956 5555

www.ingos.ru



→ круглые столы и так далее. Надо отметить, некоторые компании — лидеры проекта, с которыми мы уже давно сотрудничаем. В том числе ведутся переговоры с португальскими компаниями. На данный момент необходима четкая законодательная база именно в России, чтобы эти компании не боялись с нами сотрудничать. Я считаю, той нормативно-правовой базы, которая существует, недостаточно! И это касается не только автомобильных дорог. Железнодорожный и авиационный транспорт России также сотрудничает с рядом иностранных компаний. Встречи проходят регулярно. Относительно морской тематики министр транспорта рассказал, каким именно образом будет реализовываться проект экономического страхования морских и речных грузоперевозок.

— На данный момент, — заявил Сергей Левитин, — работа по страхованию грузов четко определена законом. Но речь идет о том, чтобы все суда, которые выполняют работу в

море и внутренних водах, регистрировались в реестре и страховались в крупных страховых компаниях. К сожалению, кораблекрушение в Керчи показало, что даже иностранные суда не всегда имеют подобный вид страховки.

По его словам, есть предложения именно по страхованию грузов. Они направлены на то, чтобы обеспечить работу, которую необходимо делать в момент кораблекрушения. Естественно, полностью застраховать от всех возможных проблем не удастся. Для этого существуют международные институты, которые на основании страховых, частных или государственных компаний могут предоставить помощь в ликвидации последствий.

— И это не значит, — добавил министр, — что мы не будем рушить старое законодательство, будем его только дополнять и укреплять. Уже есть договоренность с перевозчиками, особенно это касается грузов, перевозимых на судах класса «река-море», о том, чтобы незастрахованные суда не выходили из портов. ME



**АТС**  
КОНСАЛТИНГ

Тел./факс  
consulting@

Москва, 125315, ул. Часовая, д. 24, с

[www.atc-consulting.com](http://www.atc-consulting.com)

Компания АТС Консалтинг предоставляет полный комплекс услуг по содействию российским компаниям во внешнеэкономической деятельности с КНР и предоставляет индивидуальный подход к каждому клиенту.



**Маркетинг рынка товаров и услуг**

Marketing services  
研究产品和服务市场



**Поиск деловых партнеров и производителей товаров**

Search of business partners and goods manufacturers  
介绍商务伙伴及供应商



**ВЭД консалтинг и аутсорсинг**

Foreign trade consulting and outsourcing services  
对外贸易咨询服务及代理购买



**Транспортные услуги и логистические**

Transport and logistic solutions  
运输服务, 物流全面管理



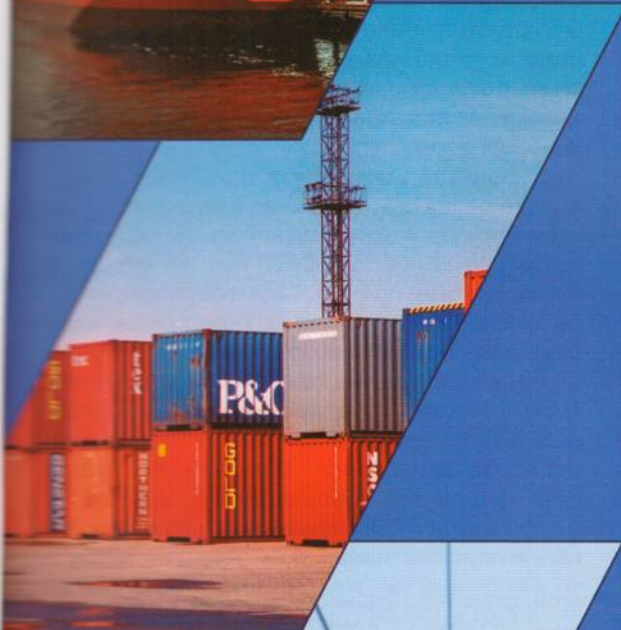
**Таможенное оформление грузов**

Custom clearance  
进出口清关服务



# ОАО «Архангельский морской торговый порт»

*Логистический центр на пути развития Арктических месторождений*



- Многопрофильный порт для перегрузки контейнеров, целлюлозы, картона, металла, пиломатериалов, тяжеловесного оборудования и навалочных грузов;
- Порт круглогодичной навигации;
- Мощность терминалов -4,5млн. тонн;
- Максимальная осадка принимаемых судов -9,2м;
- Современный контейнерный терминал;
- Основная база для освоения месторождений Арктического шельфа.

Россия, 163000, Архангельск, проспект Троицкий, 52

Тел.: +7 (8182) 210 580, факс: +7 (8182) 657 724

E-mail: [port@ascp.ru](mailto:port@ascp.ru), [www.ascp.ru](http://www.ascp.ru)



# ЕДИНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО: ВЗГЛЯД ИЗ МОЛДОВЫ

В

→ В то время, когда в мире набирают обороты силы притяжения, наши политики ведут долгие разговоры о целесообразности единого экономического пространства. Кому выгодно, на чьих условиях, по каким позициям? Но оставим кесарю кесарево... Для людей дела – главное, чтобы барьеров для ведения успешного бизнеса было как можно меньше, чтобы партнеры могли беспрепятственно строить взаимоотношения. Проще говоря, нужны условия, чтобы работать с пользой: для себя, для заказчиков, для страны. И во многом такие условия транспортники создают своими силами.

В этом номере мы открываем новую рубрику «Единое транспортное пространство», где хотим рассказать о взглядах наших ближайших соседей и партнеров на общие отраслевые проблемы и перспективы развития взаимного сотрудничества. Сегодня с нами на связи – Молдова. Ее позиции на рынке транспортных услуг стран СНГ комментирует председатель Исполнительного комитета координационного транспортно-го совещания (КТС) государств – участников СНГ Чингиз Измайлов:

– Наши отношения с Молдовой – это политический вопрос. На данный момент возобновилось железнодорожное сообщение, которое в силу различных обстоятельств ранее было прервано. Все другие виды транспортного сообщения существуют и стабильно функционируют. Молдавия без сбоев вывозит свою продукцию.

Это страна с богатыми природными ресурсами и трудолюбивым народом. Перспективы сотрудничества саамы широкие. Но иной раз некоторые политические явления мешают этому.

Что касается конкретных примеров отраслевого развития, то сейчас в Молдове строится порт Джурджулешть. Работы ведутся с помощью коллег из СНГ. Там же строится пассажирский причал. Таким образом, страна станет полноправным участником морских и речных перевозок. С нашей стороны были предложения в том же порту построить терминал для автопаромов. Так называемые РО-8, которые способны перевозить около 35 грузовиков. Это поможет везти груз напрямую в Россию, минуя Украину.

Я считаю, что Молдова – это очень выгодный и перспективный партнер!

Спецпроект подготовлен при участии **Ирины Сушицкой**, директора фирмы Creativ Expert s.r.l., официального представителя журнала "Международный экспедитор" в Молдове  
Тел. (0373) 22 87-85-85. GSM+ (373) 79 643950. E-mail:creativeexpert@mail.ru

creativ  
expert  
ADVERTISING AGENCY





# ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

стр. 18-23

04

МЭ

№ 02 (61) 2007



В

**ЛОГИСТИКА, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНСПОРТНАЯ, КАК НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ МНОГИХ РЫНОЧНЫХ МЕХАНИЗМОВ ПОЯВИЛАСЬ В РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА СРАВНИТЕЛЬНО НЕДАВНО, В 90-е ГОДЫ ДВАДЦАТОГО ВЕКА. И С ТЕХ ПОР СТАЛА АКТИВНО РАЗВИВАТЬСЯ, ТАК КАК БЕЗ НЕЕ НЕВОЗМОЖНО ПРЕДСТАВИТЬ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ТОВАРОВ ПО СТРАНЕ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ. И СЕГОДНЯ В РЕСПУБЛИКЕ РАБОТАЕТ С ДЕСЯТОК ЭКСПЕДИТОРСКИХ КОМПАНИЙ, ГОТОВЫХ ПРЕДЛОЖИТЬ КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ЛОГИСТИКЕ И ЭКСПЕДИРОВАНИЮ ГРУЗОВ.**

Текст: Иван КАТРУЦЭ, зам. начальника транспортного управления Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Молдова

В транспортной отрасли Молдовы логистика играет наиважнейшую роль. Ее задачами являются выработка и эффективное применение оптимальных схем доставки грузов. Процесс транспортной логистики осуществляет целая команда: менеджеры, упаковщики, грузчики, кладовщики, водители, экспедиторы, специалисты по оформлению необходимой документации. Слаженность в работе такой команды делает логистику поистине искусством.

## О ДОПУСКАХ, ОБОРОТАХ, ПРОЦЕНТАХ...

При осуществлении международных грузоперевозок транспортная логистика очень тесно связана с другими видами логистики. Это обусловлено тем, что необходимо выполнить таможенную очистку груза, оформить груз в соответствии с правилами международных грузоперевозок, отрегулировать условия доставки грузов и выполнение других необходимых формальностей. Транспортная логистика работает параллельно с закупочной, информационной и складской логистиками.

Очень важно, что в Республике Молдова все нацелено на то, чтобы при осуществлении грузоперевозок обязательным было профессиональное применение транспортной и других видов логистики. Сегодня как никогда актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышения экономической эффективности деятельности многочисленных отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов, и не только на внутренних линиях.

Качественного скачка в транспортной сфере можно достичь лишь за счет использования новых технологий в обеспечении процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам. В частности, за счет расширения логистического мышления и принципов логистики.

Преимущества, которые получают отечественные транспортные предприятия, использующие логистику в своей практике, по сравнению с теми, кто продолжает идти проторенными дорогами, заключаются в том, что они достигают большей стабильности, предсказуемости, конкурентоспособности, технологичности в перевозках, в том числе и в сфере экспорта транспортных услуг.

По данным Национального бюро статистики, грузооборот предприятий железнодорожного, автомобильного, речного и воздушного транспорта в 2007 году уменьшился на 342 млн. тонно-км, или на 6,6% по сравнению с 2006 годом при росте объемов перевезенных грузов на 9,2%, которых было перевезено 16907,6 тыс. т. На долю автомобильного транспорта пришлось 4916,5 тыс. тонн, или на 15,7% больше, нежели в 2006 году, а в структуре ресурсов и использования ВВП — 12,1% против 11,8% в прошлом году. В условиях ограниченного экспорта республики развитие рынка автотранспортных перевозок происходило за счет работы с третьими странами. Две трети от общего объема грузоперевозок осуществляются на рынках внешних. В числе причин спада — высокий уровень конкуренции, удорожание энергоносителей и другие факторы.

**ДОЛЯ АВТОМО-  
БИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА**

В СТРУКТУРЕ  
РЕСУРСОВ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ  
ВВП — 12,1%  
ПРОТИВ 11,8% В  
ПРОШЛОМ ГОДУ.



→ После 10 лет динамичного развития молдавского рынка автомобильных грузоперевозок прогнозируется его некоторый спад, связанный с сокращением государствами – участниками Содружества выданных для молдавских грузоперевозчиков разрешений на перевозки в/из третьих стран в системе TIR.

По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Молдовы (АИТА), в ее составе насчитывается 669 членов, 377 из которых допущены к процедуре TIR, являющейся гарантированной системой допуска к осуществлению перевозок. Остальные рыночные резиденты работают без права ее получения. Общее число водителей-международников составляет 5100 человек.

### О ПРАВИЛАХ, НОРМАХ И... РЕАЛЬНОСТИ

Известно, что автотранспортные средства, предназначенные для выполнения международных перевозок пассажиров и грузов, в первую очередь должны соответствовать установленным международными соглашениями основным параметрам, требованиям безопасности дорожного движения, экологичности, обеспечения сохранности перевозимых грузов и здоровья пассажиров. Значения основных параметров автотранспортных средств (максимальные общая масса, осевая масса и размеры: длина, ширина, высота) для осуществления международных перевозок по территории государств – участников СНГ не должны превышать величин, установленных в Соглашении о массах и габаритах транспортных средств. В то же время при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов в европейские страны, входящие в ЕС, автотранспортные средства в отношении ограничений габаритных размеров, полных масс и осевых нагрузок должны соответствовать требованиям директив ЕС (96/53/ЕС от 25 июля 1996 года, 97/27/ЕС от 22 июля 1997 года и др.). В соответствующих директивах ЕС и правилах ЕЭК ООН устанавливаются также допустимые нагрузки на шины и минимальные глубины протекторов шин. В странах, не входящих в ЕС, могут действовать иные нормы, не соответствующие требованиям директив ЕС. Важнейшими условиями допуска автотранспортных средств к осуществлению международных перевозок является соответствие их экологическим требованиям, установленным в Правилах ЕЭК ООН (№ 49, 83 и других с поправками и дополнениями).

Мы перечислили основные правила и нормы. А что в реальности? Парк подвижного состава в Молдове насчитывает 5146 единиц автотранспорта. 29%, или 1496 грузовых автомобилей приходится на транспорт собственности, 71%, или 3649 – арендованный, 1213 автомобилей соответствуют EURO-3, 71 – EURO-4, 341 – EURO-5.

В группе компаний с парком подвижного состава более 50 автомобилей лидируют Jugintertrans, Balcantir, Trame-Trans, Transime 11-50 автомобилей – Transgrupservice, Sarraf Trans, Iurcomtrans & CO и 1-10 автомобилей – Altircom, Nicdav-Trans, Algoland, Spamol и др. По словам президента АИТА и члена Президентского совета IRU Владимира Флоря, в 2007 году членами АИТА было использовано 72 622 TIR.

В целях конкурентоспособности сегодня все более активно проходит процесс обновления подвижного состава, что продиктовано требованиями европейских нормативов в связи с подписанием меморандума с Евросоюзом (ЕС) в области грузоперевозок. Соблюдение экологических норм, выдвигаемых ЕС, диктует необходимость формирования парка подвижного состава, включающего автомобили EURO-5 и EURO-4 с низким процентом вредных выбросов. В соответствии с нормативными требованиями ЕС сегодня республиканский автопарк включает до 800 автомобилей такого уровня.

### О РИСКАХ И ДИСПРОПОРЦИЯХ

Существует ряд факторов, влияющих на ценообразование и тарифы. На первом месте в статье затрат стоит обновление подвижного состава (стоимость одного автомобиля составляет 120–130 тыс. евро). Дополнительные затраты связаны с повышением заработной платы водителей, дефицит которых в последнее время на молдавском рынке ощущается постоянно. Труд водителей сегодня востребован в Румынии, странах Балтии, Франции, Испании, Португалии. В этих странах месячная оплата труда водителя достигает 3 тыс. евро, в то время как в республике 600–700 евро.

Удорожание топлива, запасных частей – причины того, что услуги автоперевозчиков утрачивают фактор конкурентоспособности в сравнении с западным рынком. И как следствие – перемещение молдавского рынка грузоперевозок после этапа успешно развивающегося бизнеса в зону риска.

Наиболее остро стоит вопрос конкурентоспособности компаний, укрепления позиций

▶ **ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В МОЛДОВЕ НАСЧИТЫВАЕТ 5146 ЕДИНИЦ АВТОТРАНСПОРТА. 29%, ИЛИ 1496 ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРИХОДИТСЯ НА ТРАНСПОРТ СОБСТВЕННЫЙ, 71%, ИЛИ 3649 – АРЕНДОВАННЫЙ, 1213 АВТОМОБИЛЕЙ СООТВЕТСТВУЮТ EURO-3, 71 – EURO-4 И 341 – EURO-5.**





# ТРАНСРОССИЯ

## XIII МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

22-24 АПРЕЛЯ 2008 • МОСКВА, ЭКСПОЦЕНТР

www.transrussia.ru



**БОЛЕЕ 400 ДЕЛЕГАТОВ ИЗ РОССИИ И 20 ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН  
В РАМКАХ КРУПНЕЙШЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ВЫСТАВКИ СТРАНЫ**

### Предварительная программа:

**22 апреля 2008 г. 10:30**

**Транспортный сектор: от модернизации к развитию, от инвестиций к реализации проектов**

- Вопросы укрупнения и диверсификации российских транспортных компаний
- Повышение международной конкурентоспособности российских перевозчиков
- Реализация проектов государственно-частного партнерства на транспорте
- Реализация транзитного потенциала России
- Стратегия и планы по развитию транспортного комплекса на среднесрочную и долгосрочную перспективы

**22 апреля 2008 г. 14:00**

**Транзит и тенденции контейнерного бизнеса в регионе Балтийского моря**

Со-организатор:



- Контейнерные перевозки. Достигнутое или манящая перспектива?
- Новости контейнерных перевозок. Кому достанется китайский транзит?
- Фидерные перевозки. Каковы характеристики основного игрока?
- Взаимодействие портового и тылового терминала, железной дороги, судоходной компании

**23 апреля 2008 г. 11:00**

**Реализация «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года». Ключевые задачи**

- Ключевые задачи ОАО «РЖД» по реализации «Стратегии»
- Критерии оценки эффективности проектов в рамках «Стратегии»
- Задачи повышения транспортной доступности регионов
- Привлечение дополнительных инвестиций в отрасль

**23 апреля 2008 г. 14:00**

**Повышение качества услуг, предоставляемых портами, как стратегический вызов для отрасли**

- Взаимодействие в портовых комплексах активов государства и частных компаний
- Конкуренция между морскими портами России, СНГ и Балтии на разных направлениях
- Развитие пропускной способности портов в ответ на растущие объемы экспорта и импорта
- Необходимость диверсификации услуг, предоставляемых стивидорами
- Интеграция портов и перевозчиков: повышение качества услуг

**24 апреля 2008 г. 11:00**

**Логистический оператор: будущее оператора 3PL в России. Государственная политика в сфере развития транспортной логистики**

- Источники инвестиций в развитие логистического бизнеса: самостоятельные инвесторы и транспортные компании
- Оценка терминальных мощностей России и стран СНГ
- Формирование мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ) федерального уровня

**24 апреля 2008 г. 14:00**

**Информационные технологии для обеспечения конкурентоспособности перевозчиков**

- Вопросы автоматизации и телемеханики перевозочного процесса
- Использование информационных технологий для управления и планирования перевозок
- Построение вертикально интегрированной структуры информационного обеспечения производственной деятельности
- Телекоммуникационные решения по обеспечению безопасности

Подробная информация на сайте [www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)

Организаторы конференции:



Николай Асатиани,  
Софья Васильева  
conferencas@ite-expo.ru  
тел. +7 (495) 9357350, 7885585



Елена Цейтлин  
tseitlin-ek@businessdialog.ru  
БИЗНЕС ДИАЛОГ  
тел. +7(495) 6246858,  
9406772, 2629815

Спонсоры конференции:



МИНИСТЕРСТВО  
ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ



→ в условиях меняющихся рынков. Успешность бизнеса во многом зависит от уровня разрешительной системы на грузоперевозки, куда входит получение универсальных и двусторонних разрешений, дефицит которых остро ощущается резидентами. Не случайно компании снизили объемы инвестиций в бизнес, открывая фирмы в России, Румынии, на Украине. На рынке наблюдается явная диспропорция между общим количеством подвижного состава и числом документов разрешительной системы, которых в сложившейся ситуации должно быть на 50% больше.

До последнего времени Республика Молдова имела большой парк подвижного состава (в этом отношении она напоминала Голландию того периода, когда там, на сравнительно небольшой территории страны, существовал рынок грузового автотранспорта, позволявший осуществлять не менее 50% от всех грузоперевозок по Европе). Невзирая на трудности, ежегодное количество осуществляемых рейсов в Молдове демонстрирует рост на 15-16%, или прирост на 5-8 тыс. рейсов.

В силу географического положения республики для осуществления грузоперевозок перед перевозчиками остро стоит вопрос оформления виз. Вопросы упрощения визового режима неоднократно поднимались на уровне IRU, комитета стран СНГ, совещания министров транспорта ЕСМТ. Налаживание контактов с международными организациями, со странами причерноморской зоны, создание базы данных водителей-международников — вот пути улучшения ситуации на рынке.

И шаги в этом направлении уже делаются. В переговорах с Турцией близок к завершению процесс создания двустороннего соглашения, в результате которого перевозчики обеих стран смогут получать визы, действенные в течение года. В результате проведенных с молдавским МИДом рабочих встреч сняты сложности при оформлении румынских виз. Упрощена процедура выдачи двусторонних транзитных виз для проезда через территорию Болгарии и Румынии.

Экономия средств и времени наблюдается сегодня при оформлении визовых документов после открытия в Кишиневе Единого центра по выдаче виз при венгерском посольстве. Нужно отметить, что в Республике Молдова АИТА зарегистрирована как организация, выдающая гарантийные письма на оформление визовых документов для водителей-перевозчиков.

## О ЗАДАЧАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ

В перспективе именно логистика даст возможность многим отечественным транспортным предприятиям поправить свои финансовые дела на внутреннем и внешнем рынках, повысить рейтинг, объемы перевозок и наконец избавиться от уничижительной роли субподрядчика ведущих иностранных фирм. К сожалению, сегодня на российском рынке доля молдавских перевозчиков в общем объеме перевозок, по данным СМАП, находится на уровне 0,3-0,4%, что не соответствует их реальному потенциалу.

В связи с развитием международных транспортных коридоров (МТК) ожидается значительное увеличение объема транзитных перевозок грузов всеми видами транспорта (не менее чем в 2,5 раза). На автомобильном транспорте транзитные перевозки будут возрастать более высокими темпами, чем на других видах транспорта. На автомобильных дорогах и магистралях, входящих в состав МТК, получат широкое развитие перевозки грузов с осуществлением информационно-логистического обеспечения участников перевозочного процесса через создаваемые транспортно-логистические и информационные центры. Такая организация работы способствует совершенствованию организации перевозок, более производительному использованию автомобилей, сохранности перевозимых грузов и ускорению их доставки потребителям.

Высокие темпы роста автомобильных перевозок внешнеторговых грузов будут сохраняться прежде всего по основным направлениям на европейские страны. С учетом дальнейшего развития и укрепления интеграционных связей в различных отраслях экономики, в первую очередь в сфере промышленного производства и в системе торговли, в прогнозируемый период значительно увеличится объем перевозок грузов между государствами — участниками СНГ. Ожидаемое увеличение доли автомобильного транспорта в таких перевозках — не менее чем в 2 раза.

В результате всех мер, создающих необходимые условия для применения современных перевозочных технологий, на автомобильном транспорте значительно возрастут объемы доставки по терминальной технологии, в контейнерах и транспортных пакетах. Предполагается, что их доля в общем объеме перевозок увеличится не менее чем в 1,5 раза, а по отдельным направлениям она составит 35-50%.

В связи с открытием международного свободного порта Джорджулешть в наиболее грузонапряженных международных маршрутах будут организованы контейнерные перевозки.

▶ **К СОЖАЛЕНИЮ, СЕГОДНЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ДОЛЯ МОЛДАВСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПЕРЕВОЗОК, ПО ДАННЫМ СМАП, НАХОДИТСЯ НА УРОВНЕ 0,3-0,4%, ЧТО НЕ СООТВЕТСТВУЕТ ИХ РЕАЛЬНОМУ ПОТЕНЦИАЛУ.**



Преимущества очевидны: это и значительное снижение вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду, и сохранение автомобильных дорог, уменьшение расхода жидкого моторного топлива, сокращение дорожно-транспортных происшествий.

В Республике Молдова в ближайшее время будет упрощена таможенная процедура, которая позволит уточнить и скорректировать транспортно-таможенные механизмы, процедуры оформления грузов при пересечении границ, обеспечение оптимальных сквозных тарифных ставок перевозок, а значит, открытие «зеленой улицы» для логистики на отечественном рынке.

Кроме того, кардинальных изменений требуют терминальные технологии и техническая база при обслуживании современных международных транспортных потоков. Задачами вновь создаваемых «коридорных» центров по-прежнему является сбор, обработка, выдача информации о грузопотоках, информационная поддержка управленческих решений по оптимизации грузопотоков.

Таким образом, необходим комплексный контроль над перевозками, основанный на широком использовании современных электронных, коммуникационных, информационных технологий. Для создания безопасных и надежных транспортных потоков важно обеспечить наличие у контролирующих служб полной и достоверной информации о движении в режиме on-line и опережающей информации о возможных изменениях, событиях на трассе, способных оказать влияние на движение по запланированным маршрутам или привести к срыву жестких и напряженных графиков.

### О ДРУЖЕСТВЕННЫХ РЕШЕНИЯХ В СОДРУЖЕСТВЕ

Современное положение автомобильного транспорта в структуре транспортного комплекса государств – участников Содружества Независимых Государств (СНГ) показывает его неоспоримые достоинства. Определяет приоритет развития международных автомобильных перевозок и интеграция экономики Республики Молдова в региональные экономические пространства. Автомобильный транспорт и осуществляемые им международные перевозки становятся катализатором развития национальной экономики, мощным и надежным источником финансовых ресурсов, основой развития других сфер и видов хозяйственной деятельности. Транспортная деятельность, в том числе международные автомобильные перевозки, играет ключевую роль

в социально-экономическом развитии республики.

Но не все просто! Предъявляемые при допуске на национальные и региональные рынки транспортных услуг других стран требования к профессиональным перевозчикам ежегодно ужесточаются. Во многом они обоснованы и определяют стремление к использованию современных технологий, повышению уровня безопасности и усилению социальной направленности развития транспортного рынка. Однако протекционистская политика некоторых стран в отношении национальных перевозчиков ограничивает допуск на этот рынок молдавских перевозчиков.

Укреплению позиций Республики Молдова на рынке автотранспортных услуг СНГ, снижению или снятию административных и других барьеров в работе должна способствовать единая политика государств – участников СНГ, согласовывающая и координирующая деятельность субъектов этого рынка.

Вместе с тем существуют серьезные проблемы международных автомобильных перевозок. Речь о несогласованности правовых и законодательных норм государств – участников СНГ в международном транспортном пространстве, слабой материально-технической базе и недостатка инвестиций на ее совершенствование, об отсутствии скоординированных мер по ликвидации барьеров на пути развития международного автомобильного сообщения и недостаточном обеспечении безопасности автотранспортной деятельности, о формировании научно-технического потенциала и выполнении важнейших исследований по развитию инфраструктуры и обеспечению перевозчиков автотранспортными средствами, о создании и внедрении транспортных технологий для функционирования международного автомобильного рынка.

Ясно, что необходимо активное согласование и внедрение международной нормативной правовой базы в рамках Содружества, включая единые нормы, правила и стандарты, безразрешительную систему допуска перевозчиков на рынок СНГ для осуществления международных перевозок в двустороннем сообщении между государствами – участниками Содружества и транзитом по их территории, безвизового режима и др.

В ближайшее время необходимо также рассмотреть вопросы о либерализации межгосударственного регулирования международных автотранспортных перевозок, решении рыночных и социальных вопросов в области экологии и безопасности этих перевозок.

МЭ

ПРОТЕКЦИО-  
НИСТСКАЯ  
ПОЛИТИКА НЕКО-  
ТОРЫХ СТРАН

В ОТНОШЕНИИ  
НАЦИОНАЛЬНЫХ  
ПЕРЕВОЗЧИКОВ  
ОГРАНИЧИВАЕТ  
ДОПУСК НА ЭТОТ  
РЫНОК МОЛДАВ-  
СКИХ ПЕРЕВОЗ-  
ЧИКОВ.



# ПО ДОРОГАМ МИРА С EXPEDIT-EURO-TRANS

стр. 24-26

05

МЭ

№ 02 (61) 2007

С

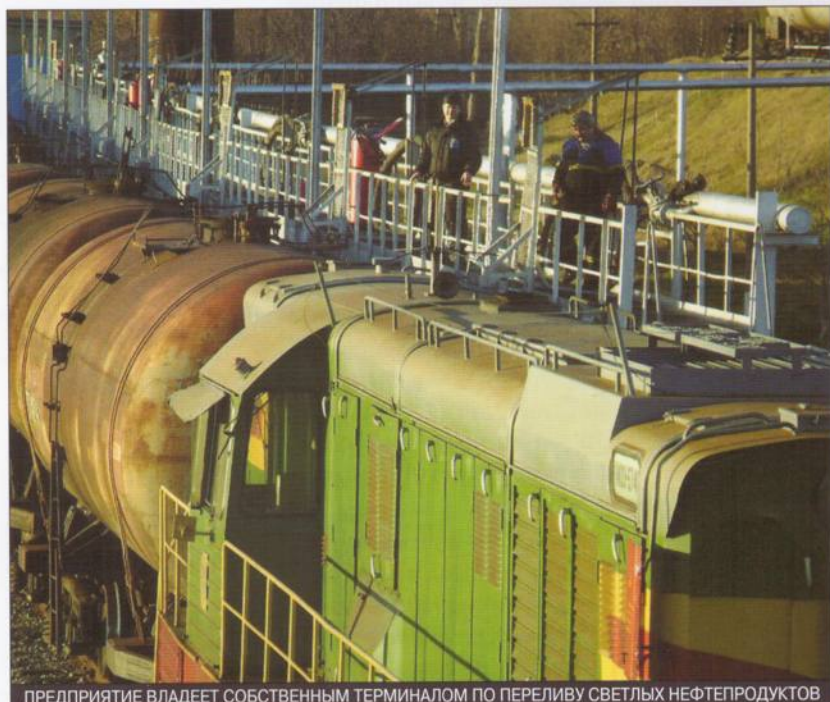
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ СП «EXPEDIT-EURO-TRANS» ООО СОЗДАНО В 1998 ГОДУ. НА ПРОТЯЖЕНИИ 10 ЛЕТ УСПЕШНО РАБОТАЕТ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. С 2003 ГОДА ПРЕДПРИЯТИЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЧЛЕНОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЭКСПЕДИТОРСКИХ АССОЦИАЦИЙ FIATA, А ТАКЖЕ ЧЛЕНОМ АССОЦИАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА И АССОЦИАЦИИ ЭКСПЕДИТОРОВ РУМУНИИ USER.

Текст: пресс-служба ЕЕТ

→ СП «Expedit-Euro-Trans» ООО имеет широкую сеть партнеров по территории СНГ и Европы, с которыми сложилось долгосрочное сотрудничество. Залогом успеха партнерских отношений служат открытость и надежность. Основным стратегическим направлением деятельности СП «Expedit-Euro-Trans» ООО считает повышение качества предоставляемого сервиса и расширение спектра предлагаемых услуг: ни одна просьба, ни один вопрос клиентов и партнеров не остается без внимания. Ориентированность на клиента, гибкое реагирование на изменения рынка, освоение новых видов деятельности позволили предприятию занять лидирующие позиции в своей отрасли.

По мере расширения СП «Expedit-Euro-Trans» ООО были открыты дочерние предприятия: на Украине – ООО «ЭКРОТРАНС» и в Румынии – SC «Expedit-Euro-Trans-Romania» SRL. С 2005 года предприятие заключило договора с пятью железными дорогами Украины на осуществление экспортно-импортных перевозок, а также договор с Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» на осуществление транзитных перевозок. В том же 2005 году был заключен договор с SNT «CFR Marfa» на осуществление экспортно-импортных и транзитных перевозок по территории Румынии. Все это позволяет предприятию предоставлять партнерам конкурентоспособные тарифы.

СП «Expedit-Euro-Trans» ООО осуществляет перевозки широкого спектра грузов, а именно: нефтепродуктов, зерновых культур, продуктов питания, винодельческой продукции, сжиженного газа, угля, металла, строительных материалов, минеральных удобрений, табака. На пограничной станции Унгень (ЧФМ) предприятие владеет собственным Терминалом по переливу светлых нефтепродуктов из цистерн колеи 1435 в цистерны колеи 1520 мм, который является соединяющим звеном в цепи между странами СНГ и Европы. Ежемесячно оказываются услуги по переливу в объеме 30 000 т. Осуществление перелива светлых нефтепродуктов позволяет избежать расходов по перестановке цистерн, а значит, значительно удешевляет стоимость перевозки. Наличие терминала дает предприятию возможность оказывать услуги не только на внутреннем, но и на внешнем рынке.



ПРЕДПРИЯТИЕ ВЛАДЕЕТ СОБСТВЕННЫМ ТЕРМИНАЛОМ ПО ПЕРЕЛИВУ СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ





- Предоставление транспортно-экспедиционных услуг по перевозке экспортно-импортных и транзитных грузов на основании прямых договоров с железными дорогами Молдовы, Украины и Румынии.
- Выбор оптимальных логистических схем доставки грузов по железным дорогам Молдовы, Украины и Румынии и других стран СНГ и Европы.
- Обеспечение финансовых гарантий ГТСУ на транзит по Украине любых подакцизных грузов.
- Обеспечение таможенного декларирования грузов.
- Оформление карантинных разрешений на транзит по Украине.
- Диспетчерское прослеживание грузов в пути следования с предоставлением оперативной информации клиентам и партнерам на электронную почту, выяснение причин задержки грузов в пути следования и оперативное их решение.
- Компетентный подход к решению нестандартных ситуаций в области железнодорожных грузовых перевозок.
- Индивидуальный подход и гибкая система скидок для каждого клиента и партнера.
- Присутствие при погрузке, перегрузе в пути следования на пограничных станциях и выгрузке экспедируемых грузов, контроль пломбирования вагонов с обеспечением ограничения доступа к грузу.
- Перелив светлых нефтепродуктов на пограничной станции Унгень из цистерн колеи 1435 мм в цистерны колеи 1520 мм.
- Прием-передача и охранное сопровождение светлых нефтепродуктов по территориям Молдовы и Украины.

**МОЛDOVA**

Тел.: /373 22/22-69-04  
Факс.: /373 22/22-86-15  
e-mail: tdo@expedit.md

**УКРАИНА**

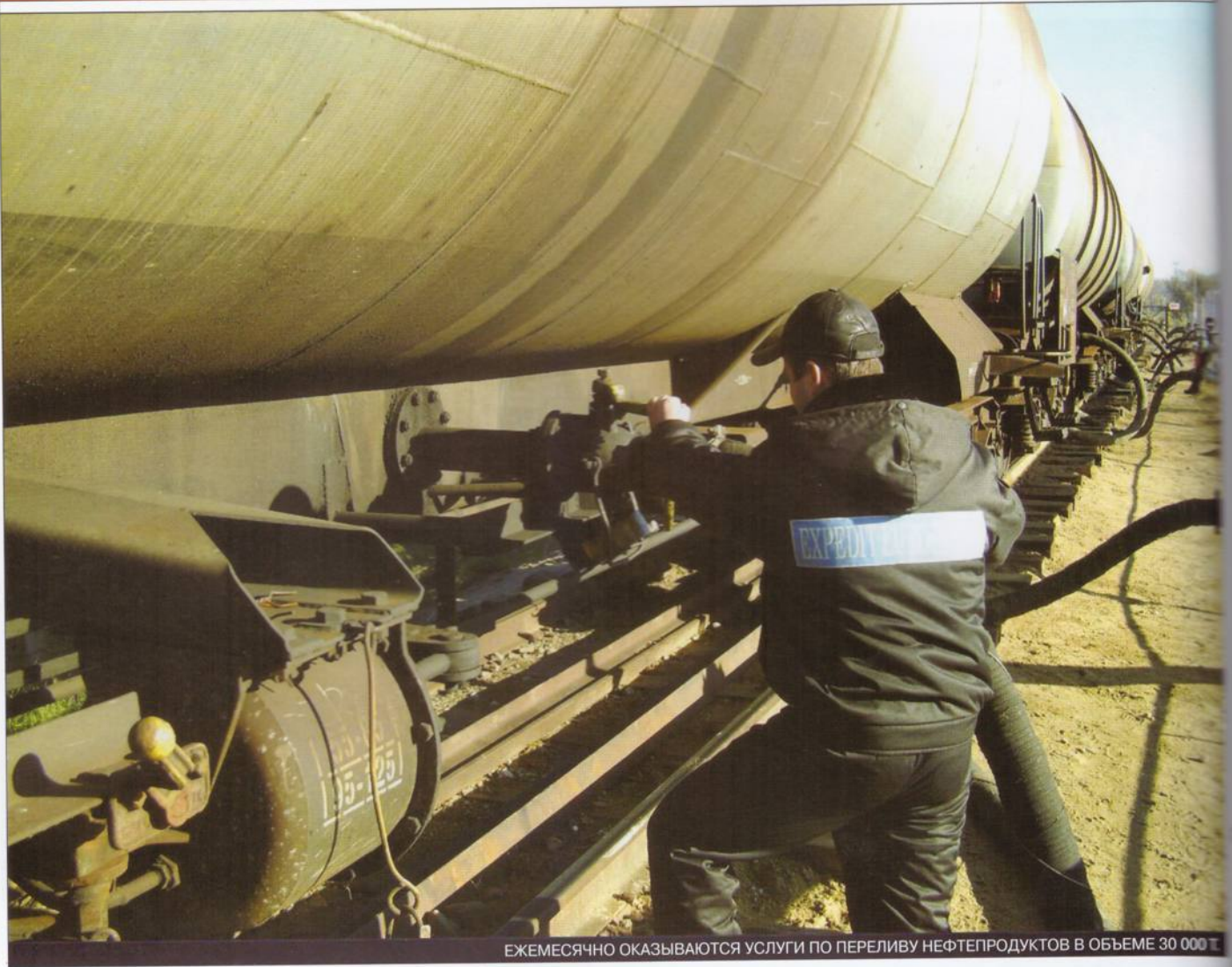
Тел./Факс: /38044/524-06-43  
e-mail: ekrotrans@voliacable.com  
e-mail: office@expedit.ro

**РУМЫНИЯ**

Тел.: /4021/317-92-86  
Факс: /4021/317-92-85

www.expedit.md





ЕЖЕМЕСЯЧНО ОКАЗЫВАЮТСЯ УСЛУГИ ПО ПЕРЕЛИВУ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ОБЪЕМЕ 30 000 Т.

→ В 2002 году на предприятии была создана служба сопровождения грузов в пути следования. Необходимость ее создания была вызвана целым рядом проблем. Главная – при транспортно-экспедиционном обслуживании клиентов-импортеров светлых нефтепродуктов выявлялись недостатки груза при прибытии их на пункт слива. А соответственно встал вопрос обеспечения сохранности груза в пути следования и материальной ответственности за груз экспедитора. На сегодняшний день специалисты службы осуществляют прием светлых нефтепродуктов по количеству на нефтеперерабатывающих заводах Украины и Румынии, перевалочных нефтебазах и терминалах в портах Галац (Румыния), Феодосия, Ильичевск, Одесса (Украина), обеспечивают сопровождение грузов в пути следования и передачу клиенту на пунктах слива. Служба сопровождения грузов в пути следования насчитывает более 40 высококлассных специалистов, накоплен большой опыт работы с клиентами, представителями железных дорог, признанными междуна-

родными независимыми экспертными организациями SGS, Inspectorate, Торгово-промышленной палатой.

СП «Expedit-Euro-Trans» ООО – это высокий профессиональный уровень работы и четкость совершения всех операций на каждом этапе работы. Сотрудники компании знают, как ускорить процесс оформления необходимых для перевозки документов и тем самым обеспечить своевременную доставку груза с максимальной экономией средств клиента, и пользуются заслуженным уважением за гибкость в подходе к решению проблем и способность находить выход из нестандартных ситуаций. В СП «Expedit-Euro-Trans» ООО работает более 130 сотрудников, многие из них имеют дипломы ФИАТА.

Комплексный подход к решению возникающих на практике транспортных задач, богатый опыт и профессионализм специалистов позволили предприятию стать деловым партнером, с которым выгодно и удобно работать.

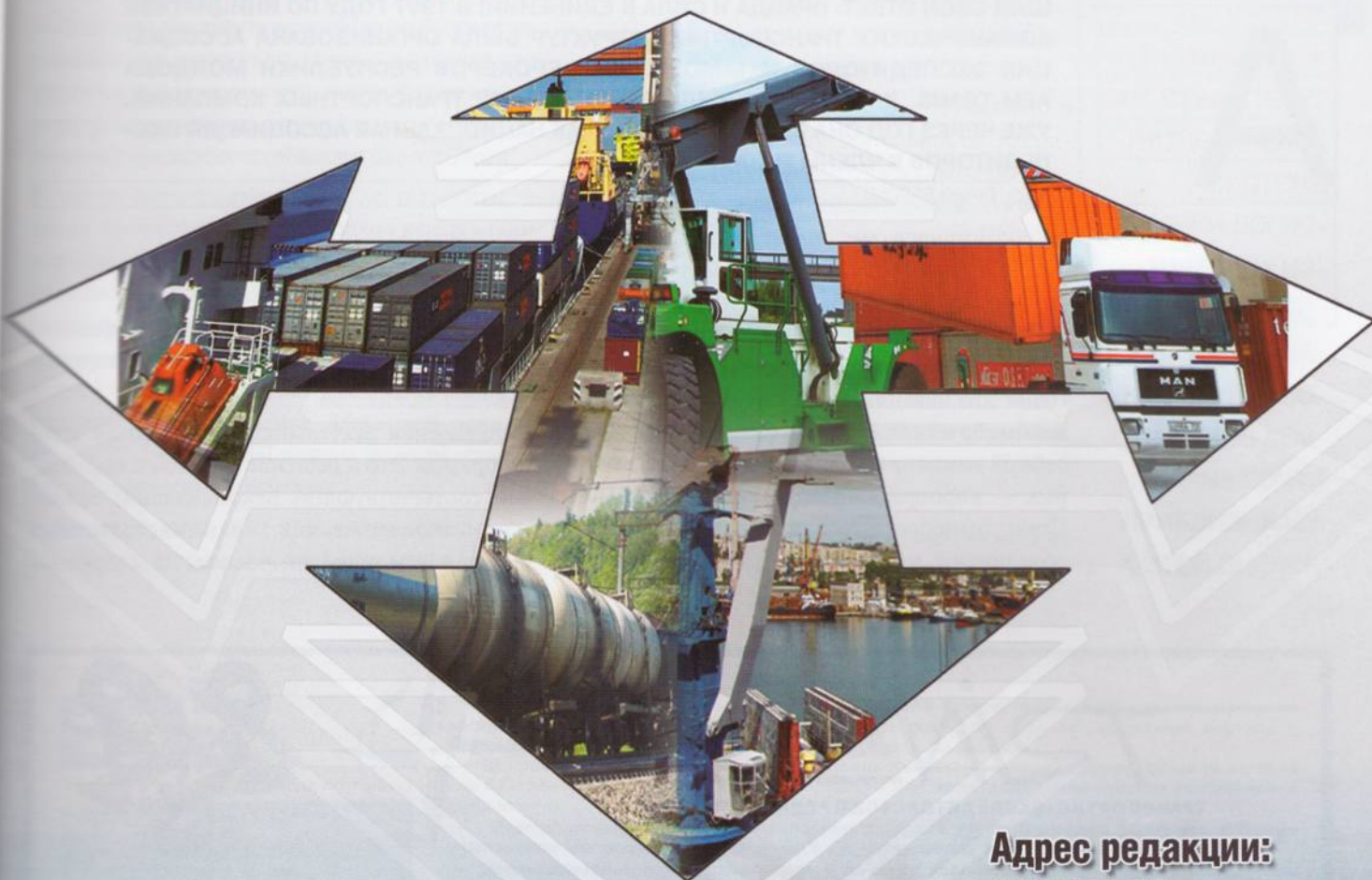


# МЭ

# международный ЭКСПЕДИТОР



Подписной индекс в каталоге  
"Роспечать" на 2008 год:  
полугодие – 47767,  
годовой – 79196.



Адрес редакции:  
105187, Москва,

Окружной проезд, 15

Тел./факс: (495) 366-62-66, 366-62-55

тел.: (495) 763-54-20

E-mail: [morvesti@mail.cnt.ru](mailto:morvesti@mail.cnt.ru)

[www.morvesti.ru/exp/](http://www.morvesti.ru/exp/)



# ПЯТЕРКА ЗА КАЧЕСТВО? В БЛИЖАЙШЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ АЕМ-TRANS

стр. 28-30

06

МЭ

№ 02 (61) 2008

А

В ЧЕМ ПРАВДА? – ЗАДАЮТСЯ ВОПРОСОМ МНОГИЕ, НАЧИНАЯ ОТ ГЕРОЕВ ИЗВЕСТНЫХ ФИЛЬМОВ И ЗАКАНЧИВАЯ ПОЛИТИЧЕСКИМИ ДЕЯТЕЛЯМИ. ЭКСПЕДИТОРЫ МОЛДОВЫ В ПОИСКЕ РЕШЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ И ЗАДАЧ НАШЛИ СВОЙ ОТВЕТ: ПРАВДА И СИЛА В ЕДИНЕНИИ! В 1997 ГОДУ ПО ИНИЦИАТИВЕ КОММЕРЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРУКТУР БЫЛА ОРГАНИЗОВАНА АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ И ТАМОЖЕННЫХ БРОКЕРОВ РЕСПУБЛИКИ МОЛDOVA АЕМ-TRANS, КОТОРАЯ ОТКРЫЛА ДВЕРИ ДЛЯ 12 ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ. УЖЕ ЧЕРЕЗ ГОД ОНА БЫЛА ВКЛЮЧЕНА КАК НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ В ЧЛЕНЫ FIATA.

Текст: Галина БЕЛОУС

→ АЕМ-TRANS очень быстро заявила о себе на национальном и международном экономических рынках. Сегодня это автономная, неправительственная, некоммерческая организация, включающая в себя 38 компаний и организаций (две из которых – корпоративные: Ассоциация АПА и Союз транспортников и дорожников). Они объединены именно по отраслевой принадлежности с целью координации профессиональной деятельности на рынке транспортных услуг. Направления деятельности ассоциации многообразны. Это и решение (причем с выработкой соответствующих рекомендаций) правовых, экономических, административных проблем предприятий-членов. И сотрудничество



10 лет

1998-2008

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ  
МОЛDOVA И РУМЫНИИ**

MD-2001, Молдова, Кишинэу, бул. Штефан чел Маре 64, оф. 180  
тел./факс: (+373 22) 277 341, 834 551, e-mail: trinex@company.md



чество с национальными ассоциациями экспедиторов других стран для создания технологической политики транспортировки грузов. И реализация полномочий для ускорения безопасной транспортировки грузов в республиканском и международном обороте. И участие в разработке нормативных актов в сфере экспедиторских и транспортных операций. И делегирование своих представителей в государственные органы...

В 2006 году АЕМ-TRANS расширила свои полномочия и стала ассоциацией не только экспедиторов, но и таможенных брокеров.

– Практика института таможенного брокерства показала нам, что это достаточно выгодный для клиентов вид деятельности, который дает им относительно высокие финансовые гарантии, – поясняет президент ассоциации Сергей Таран.

И такое расширение сферы деятельности, а также профессиональный подход к делу стали залогом стабильной работы ассоциации в последние годы. Во многих странах, в т.ч. СНГ, существует пятибалльная система оценки логистических издержек и качества организации услуг. Работа членов АЕМ-TRANS почти приблизилась к этой оценке. Неплохой показатель – 22-24% от ВВП дают и непосредственно логистические издержки.

– Конечно, пока этот показатель гораздо выше, чем в странах Европы, но лучше, чем у



СЕРГЕЙ ТАРАН, президент Ассоциации экспедиторов и таможенных брокеров Республики Молдова

большинства стран СНГ. А у нас еще все впереди, – оптимистично заявляет С. Таран.

Перспективы у ассоциации есть буквально в каждом из направлений деятельности. К примеру, АЕМ-TRANS намерена возобновить дебаты по закону об экспедиторской деятельности, в котором, по мнению членов ассоциации, есть что изменять и дополнять. Продолжается работа по укреплению контактов Молдовы с Россией, Украиной, Румынией («Наши услуги – это услуги без границ», – подчеркивает президент ассоциации). Большое будущее и в области профессионального обучения, причем успехи настолько очевидны, что об этом хочется сказать особо.

– В республике существует единственное учебное заведение, которое готовит специа-

ВО МНОГИХ СТРАНАХ, В Т.Ч. СНГ, СУЩЕСТВУЕТ ПЯТИБАЛЛЬНАЯ СИСТЕМА

ОЦЕНКИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИЗДЕРЖЕК И КАЧЕСТВА ОРГАНИЗАЦИИ УСЛУГ. РАБОТА ЧЛЕНОВ АЕМ-TRANS ПОЧТИ ПРИБЛИЗИЛАСЬ К ЭТОЙ ОЦЕНКЕ.



Transport and forwarding company



15 лет безупречной работы

**Контактная информация:**

Молдова, г.Кишинев, ул.Пушкина,49/1  
Тел. (37322) 202 – 208, факс 202 - 196  
E – mail: [plehov@elia.md](mailto:plehov@elia.md) [www.elia.md](http://www.elia.md)

Транспортно-экспедиторская компания «ЭЛИА» осуществляет свою деятельность на протяжении 15 лет. За это время мы зарекомендовали себя как надежный партнер с командой высококвалифицированного персонала.

Основной деятельностью нашей компании является экспедирование грузов (в вагонах или контейнерах) в прямом железнодорожном или железнодорожно-водном сообщении, а именно:

- Экспедирование экспортно-импортных грузов по территории Молдовы, а также транзит по Молдове, в т.ч. через порт Джурджулешть и на Рени порт;
- Экспедирование транзитных грузов по территории Украины, России и Белоруссии назначением в страны СНГ и третьи страны.
- Предоставление финансовой гарантии на провоз подакцизных грузов по территории Украины.
- Отслеживание прохождения груза по заявкам заказчика на протяжении всего маршрута следования.
- Организация доставки и получения 20 - футовых и 40 - футовых контейнеров из/в порты Украины автотранспортом или по железной дороге, а также по доставке из/в любой порт Мира.
- Предоставление в аренду ж.д. цистерн для перевозки виноматериала и др.пищевых продуктов.

Компания также осуществляет срочное планирование грузоперевозок и предоставление дополнительного плана на экспорт, а также разработку и реализацию транспортных схем. При нестандартных и сложных ситуациях возможно предоставление и других видов услуг.





## СП «MOLDROMUKRTRANS»

INTERNATIONAL FORWARDING AND TRADING CO CHISINAU – REPUBLICA MOLDOVA

Учредители: IS Calea Ferata din Moldova, Укрзализныця, Romtrans SA.  
Год основания 1992.

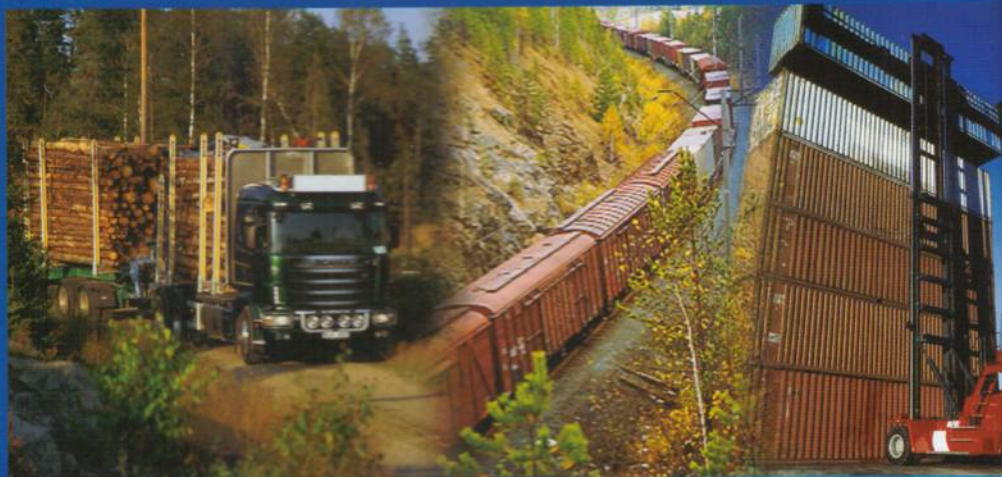
**Железнодорожные  
перевозки**

**Страны СНГ,  
Европа.**

**Полный комплекс  
услуг.**

**Контейнерные  
и автомобильные  
перевозки.**

**Финансовая  
гарантия.**



**ОПЕРАТИВНОСТЬ.  
ГАРАНТИЯ.  
НАДЕЖНОСТЬ.**

2001, Молдова, г. Кишинев, ул. Дечебал, 2  
Тел.: +373 22 55-52-35, +373 22 52-10-44,  
+373 22 83-48-72.

Факс: +373 22 55-80-22, +373 22 83-40-36.  
E-mail: pan@mru.md

→ листов для международных перевозок, – рассказывает Сергей Таран. – Основную поддержку учебному центру оказывает Ассоциация АИТА при содействии АЕМ-TRANS.

По его словам, сначала здесь готовили менеджеров, отвечающих за подготовку международных автомобильных грузовых и пассажирских рейсов. Потом стали обучать водителей-международников и водителей по перевозке опасных грузов. Затем появились курсы международных экспедиторов и экспертов по техническому тестированию автомобилей.

Сейчас для транспортной отрасли готовятся специалисты по 26 программам. И, как считает Таран, потребности рынка труда в этом аспекте учебный центр удовлетворяет полностью. Ежегодно центр (официальное его название Центр подготовки международных перевозчиков) выпускает в среднем 5,5 тысяч специалистов.

К сожалению, происходит большой отток подготовленных людей за границу. А между тем средний возраст транспортников состав-

ляет уже 45 лет. Это общая проблема для всех стран СНГ, в том числе и России. Так что ассоциации приходится заниматься и этой проблемой. Трудоустройство молодых специалистов, переподготовка и повышение квалификации работающих профессионалов – одно из направлений деятельности организации.

Учебный центр в Молдове называют уникальным. И не зря! Только здесь при высоком качестве преподавания предлагаются аккредитованные программы обучения Академии международного союза автомобильных транспортников (IRU) и Международной федерации ассоциаций экспедиторов (FIATA). Получить диплом здесь считают за честь специалисты из других стран, которые приезжают в Молдавию. Все понимают, что работа в транспортной сфере все время усложняется, требования меняются, растет конкуренция, и любой водитель должен уметь не только крутить баранку, а менеджер должен быть высокообразованным.

**▶ ПРОИСХОДИТ БОЛЬШОЙ ОТТОК ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЛЮДЕЙ ЗА ГРАНИЦУ. А МЕЖДУ ТЕМ СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ТРАНСПОРТНИКОВ СОСТАВЛЯЕТ УЖЕ 45 ЛЕТ. ЭТО ОБЩАЯ ПРОБЛЕМА ДЛЯ ВСЕХ СТРАН СНГ.**





STRATEGIC PARTNERS



# 1520

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

### III Международный железнодорожный бизнес-форум **Стратегическое Партнерство 1520**

Генеральный партнер

**РЖД** Российские железные дороги

[WWW.FORUM1520.RU](http://WWW.FORUM1520.RU)



1520 STRATEGIC PARTNERSHIP INTERNATIONAL FORUM



20-22 МАЯ 2008  
СОЧИ

20-22 МАЯ 2008  
СОЧИ

Ключевая тема Форума -

## Стратегическое Партнерство 1520: **КАК БИЗНЕСУ РАСТИ БЫСТРЕЕ?**

**В ПРОГРАММЕ:**

- 3 панельные дискуссии
- 5 круглых столов
- выступление «гуру» менеджмента
- подписание международных соглашений и договоров
- мини-выставка
- открытые диалоги со спикерами
- встречи со СМИ
- мероприятия «без галстука»

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНАЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ПО СИСТЕМАМ БЕЗОПАСНОСТИ



ПАРТНЕР



**ФИНЭКСПЕРТИЗА**  
АДВИЗОРНО-КОНСУЛЬТИНГОВАЯ ГРУППА

ПАРТНЕР



**ТРАНСГРУПП АС**

ПАРТНЕР



**ТрансКредитБанк**  
ОАО «ТрансКредитБанк»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИА-ПАРТНЕР



ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР



МЕДИА-ПАРТНЕРЫ



+ 7 (495) 940 67 71

+ 7 (495) 624 59 32

[zayavka@forum1520.ru](mailto:zayavka@forum1520.ru)

СПОНСОРОМ





# ЕСТЬ АИТА – ЕСТЬ ЗАЩИТА!

стр. 32-35

07

МЭ

№ 02 (61) 2008

В

КОНКУРЕНЦИЯ И ЧАСТНЫЕ СТРУКТУРЫ – ХОРОШО, А ОБЪЕДИНЕНИЕ В АССОЦИАЦИЮ – ЛУЧШЕ! ТАК РЕШИЛИ ТРАНСПОРТНИКИ ЕЩЕ В 1992 ГОДУ И СОЗДАЛИ АССОЦИАЦИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ МОЛДОВЫ – АИТА. ЭТА ОРГАНИЗАЦИЯ СТАЛА НАДЕЖНЫМ ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ ПРОДВИЖЕНИЯ И ЗАЩИТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ СВОИХ ЧЛЕНОВ КАК В РЕСПУБЛИКЕ, ТАК И ЗА РУБЕЖОМ.

Текст: Ольга КАЧУРОВА

→ В ее функции входят содействие грузовладельцам, экспедиторам и перевозчикам в транспортировке грузов, помощь предприятиям – членам ассоциации в подборе выгодных иностранных партнеров, оказание услуг по различным видам страхования, подготовка водителей и менеджеров в своих учебных центрах. АИТА известна не только в своей республике, но и за ее пределами.

## В ЧЕМ СЕКРЕТ УСПЕХА

– Мы сумели объединить группу очень профессиональных и опытных людей, благодаря которым наша система защиты интересов перевозчиков стала эффективной. Более того, 10 лет назад был учрежден Союз транспортников, который вошел в Конфедерацию патро-

натов. Таким образом, можно сказать, что используются все инструменты, обеспечивающие действие стройной и взаимодополняющей системы, – говорит президент ассоциации Владимир Флоря.

Кстати, сам руководитель АИТА в течение шести лет является председателем комитета IRU по связям со странами СЕГ и председателем Международной ассоциации стран ОЧЭС – BSEC – URTA. Несомненно, такое доверие свидетельствует о возросшей роли ассоциации на внешних рынках автомобильных перевозчиков.

Высокий профессионализм отличает и сотрудников компаний, созданных при АИТА. Только в собственном Центре подготовки



## ООО «МД-ТРАНС» ПРЕДЛАГАЕТ...

Транспортно-экспедиторская компания ООО «МД-Транс» на рынке грузоперевозок работает уже 15 лет.

Она – один из организаторов и член Ассоциации экспедиторов Молдовы (АЕМ-TRANS), а также Ассоциации международных перевозчиков Молдовы (АИТА).

В составе ООО «МД-Транс» три подразделения: отдел перевозок собственным транспортом, экспедиторский и отдел таможенных брокеров.

Перевозки осуществляются как собственным автотранспортом, так и привлеченным по контракту. С каждым годом объемы перевозимых грузов возрастают. Это связано с тем, что компания постоянно расширяет сферу своей деятельности. Румыния, Россия, Болгария, Греция, Украина – вот далеко не весь перечень стран, в направлении которых ежедневно отправляются автомобили ООО «МД-Транс». Есть у фирмы и свое представительство в Киеве.

Как таможенный брокер ООО «МД-Транс» оказывает услуги по декларированию и таможенной очистке товаров. Компания располагает собственным таможенным складом в г. Кишинёве.

– У нас большие планы на будущее, – говорит руководитель компании Олег Липский. – Например, мы могли бы помочь заинтересованным фирмам в доставке сборных грузов в Румынию и организации развоза мелких партий товаров по Румынии. Хотелось бы найти подобного партнера и в России.

В планах компании также открытие своего операционного склада для обработки сборных грузов как на импорт, так и на экспорт и развоза мелкопартионных грузов по Молдове.

Республика Молдова, 2001 Кишинёв, ул. Мунчешть, 29  
Тел. (+373 22) 207277, 207278. E-mail: office@mdtrans.md



международных перевозчиков – СИРТИ, являющемся одновременно филиалом Академии IRU, в 2007 году подготовлено около 5 тысяч водителей-международников, менеджеров, водителей по системе ADR, а также водителей пассажирского транспорта и операторов для работы с Единым сертификатом взвешивания. Это больше, чем в предшествующем году, в два раза!

Профессиональные качества сотрудников АПА позволяют им оперативно реагировать на любые перемены в работе транспортной отрасли и непосредственно в системе автомобильных перевозок. Примеры такой работы налицо! Когда остро встал вопрос о занятости двух тысяч автомобилей EURO-2, не имеющих доступа к системе СЕМТ, были проведены успешные переговоры с таможенной службой, позволившие решить вопрос о передаче грузов (реэкспорте) и их оформлении через таможенные склады.

– Решен и такой вопрос, как увеличение времени транзита через Молдову с 24 часов до 7 суток, а с января прошлого года по инициативе ассоциации началась процедура выдачи и подтверждения Единого сертификата взвешивания автотранспорта, действующего на территории стран СНГ, – рассказывает Владимир Флоря. – Продолжалась также активная работа совместно с Минтрансом по системе классификации автобусов по звездам IRU. Она прочно вошла во все нормативные документы и стала частью системы по регулированию рынка пассажирских перевозок в республике.

### ЗАГРАНИЦА ПОМОЖЕТ... И ВЛАСТЬ

Помогает ассоциация своим фирмам-членам строить и активное сотрудничество с иностранными партнерами. Прежде всего такая деятельность дает возможность перенять опыт работы, позволяет создать условия, обеспечивающие перевозчикам доступ на международные рынки.



ВЛАДИМИР ФЛОРЯ, президент Ассоциации международных перевозчиков Молдовы

Особенно дорожит АПА постоянными и прочными контактами с посольствами и консульствами Италии, Австрии, Бельгии, Испании в Бухаресте, Греции – в Одессе, Швейцарии и стран Балтии – в Киеве, а также работой с региональными организациями BSEC – URTA, MOT, WTO, ЕЭС ООН.

Значительно облегчил работу молдавских перевозчиков «Меморандум об упрощении международных автомобильных перевозок». Он был подписан представителями региональной организации IRU – BSEC – URTA, членом которой является АПА, и еще двенадцатью подобными ассоциациями стран Черноморского бассейна. Рабочими группами подготовлены предложения по

## БЫСТРЫЙ ТРАНСПОРТ

The international transport company

Republica Moldova, Chişinău, st. Meşterul Manole 9  
 Tel.: (+373 22) 310012, 924680, 924679, 929687  
 CDMA: (+373) 67133671, 67122671  
 Tel./Fax: (+373 22) 310332  
 alex-trans-logic@mail.ru

Транспортно-экспедиционная компания ALEX-TRANS-LOGIC предоставляет международные транспортные услуги с полной погрузкой и сбором малых грузов от 100 кг до полной погрузки из ИТАЛИИ, РУМЫНИИ в страны СНГ; Болгарию, Турцию, Грузию, Казахстан, Таджикистан, Узбекистан.



**Вы можете нам доверить  
свой груз!**

факс. +373 22 73.54.36, тел. +373 22 73.52.28  
 ICQ: 215910596, Skype: aladana6  
 GSM: +373 69 141.095  
 +373 79 517.322  
 e-mail: aladana@mail.ru



Международные грузоперевозки тентами  
 и рефрижераторами, от 100 кг до 20 тонн,  
 от 1 до 120 м<sup>3</sup>, по странам СНГ,  
 Европы и Азии

→ таким основным проблемам, как порядок упрощения визового режима, введение Единого сертификата взвешивания, создание региональной квоты универсальных двухсторонних разрешений и построение кольцевого автобана вокруг Черного моря.

Продвижению интересов международных и отечественных перевозчиков во многом помогает и сотрудничество ассоциации с государственными структурами и общественными организациями Молдовы: министерствами транспорта, финансов, экологии и природных ресурсов, парламентом, таможенной службой, лицензионной палатой. Причем это сотрудничество, по мнению главы ассоциации, должно осуществляться в соответствии с цивилизованными нормами и требованиями конвенций в области транспорта, международных соглашений.

— Исходя из этих международных норм и строится сегодня механизм взаимодействия между участниками транспортного бизнеса и государственными структурами, в первую

очередь с таможенной службой, министерствами и ведомствами, — отмечает Флоря. — Мы активно взаимодействуем через Конфедерацию патроната с комиссиями парламента. Это целый сектор, абсолютно необходимый для нормальной работы, как частного бизнеса, так и профессиональных объединений.

### ПРОБЛЕМЫ ВОЗНИКАЮТ И РЕШАЮТСЯ

Один из важнейших принципов работы ассоциации — не оставлять проблемы нерешенными. Даже если работа над каким-то вопросом продвигается медленно, прекращать ее не в правилах АИТА. Взять, к примеру, вопрос внедрения цифровых тахографов. К 2010 году наличие этих приборов, содействующих эффективности контроля над нормативными требованиями к организации труда и отдыху водителей, станет обязательным условием работы транспортников в странах, не входящих в ЕС. Ассоциация уже сейчас вплотную

**ВНЕДРЕНИЕ  
ЦИФРОВЫХ  
ТАХОГРАФОВ К  
2010 ГОДУ** СТА-  
**НЕТ ОБЯЗАТЕЛЬ-  
НЫМ УСЛОВИЕМ  
РАБОТЫ ТРАНСПОРТНИКОВ  
В СТРАНАХ,  
НЕ ВХОДЯЩИХ  
В ЕС.**



**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ УСЛУГИ  
ПО ВСЕЙ ЕВРОПЕ.**

**mun. Chişinău,  
str. Burebista, 17  
tel.: 52-34-28, 53-44-26,  
fax.: 52-32-08  
e-mail: eurotrans64@mail.ru**



**COMPANIA DE TRANSPORT & EXPEDIȚIE**



занимается реализацией этого проекта и, возможно, опередит многих, не дожидаясь 2010 года.

На контроле и проблемы, связанные со страхованием транспортных средств. К примеру, совокупные страховки, которые приходится выплачивать транспортным предприятиям, превышают 10% от суммы доходов. Агентство страховщиков гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств АРКА предлагает сегодня «Зеленую карту» по довольно высокой цене, превышающей тысячу евро за каждое транспортное средство. Такое завышение цен привело к появлению на рынке фальсифицированных «Зеленых карт». Но этого не случилось бы, по мнению специалистов, если бы страховки продавались исключительно в офисах.

Постоянное внимание АИТА уделяет решению экологических проблем. Члены ассоциации твердо уверены: транспорт должен соответствовать международным экологическим стандартам.

— Есть так называемая Белая книга Евросоюза, — поясняют в АИТА, — где определены все требования по экологии на ближайшие 10 лет, в том числе к транспорту. Мы считаем своим прямым долгом выполнять их. Не говоря уже о том, что существуют конвенции по экологическим вопросам, по труду и отдыху водителя, по безопасности движения, над выполнением которых тоже надо работать.

И еще одно важное направление в работе ассоциации — своевременное информирование своих членов о всех актуальных событиях отрасли. Ведь, как говорится, кто владеет информацией, тот владеет миром, в данном случае профессиональным! У ассоциации есть свой сайт, кроме того, она является администратором зонального сайта балканских стран, где перевозчики могут получить необходимую информацию (например, о ситуации с транзитом в Молдове). Организована и локальная компьютерная сеть.

**МЭ**

**СОВОКУПНЫЕ  
СТРАХОВКИ,  
КОТОРЫЕ  
ПРИХОДИТСЯ  
ВЫПЛАЧИВАТЬ**

**ТРАНСПОРТНЫМ  
ПРЕДПРИЯТИЯМ,  
ПРЕВЫШАЮТ 10%  
ОТ СУММЫ  
ДОХОДОВ.**



# ПАЗЛЫ КОМПЛЕКСНОЙ ЛОГИСТИКИ

стр. 36-40

08

МЭ

№ 02 (61) 2008

-А

КОМПЛЕКСНАЯ ЛОГИСТИКА РАЗБРОСАНА, КАК ПАЗЛ. СЕГОДНЯ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ В РОССИИ СВОДЯТСЯ В ОСНОВНОМ К ПЕРЕВОЗКАМ И ЭКСПЕДИРОВАНИЮ ГРУЗОВ. КАКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ЖДУТ ИХ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ? ОБ ЭТОМ НАША БЕСЕДА С ДОКТОРОМ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОРОМ КАФЕДРЫ УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК И МЕЖДУНАРОДНОГО ЦЕНТРА ЛОГИСТИКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА – ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ ЭКОНОМИКИ АНАТОЛИЕМ ФЕДОРЕНКО.

Текст: Галина БЕЛОУС

→ – Анатолий Иванович, какие цифры характеризуют в последние годы российский рынок транспортно-логистических услуг? Есть ли здесь свои национальные особенности?

– По данным аналитического обзора РБК «Российский рынок транспортно-логистических услуг: итоги 2006 года и перспективы развития до 2012 года», в 2004–2006 годах объем российского рынка транспортно-логистических услуг, включая ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), увеличился на 35,5%, с \$24,5 млрд. до 33,2 млрд. Среднегодовые темпы прироста составили 16%. При этом растет доля частных операторов на рынке железнодорожных перевозок. Частным операторам пока еще очень далеко до масштабов РЖД – объем перевозок главной транспортной компании страны в полтора раза превышает перевозки частных. Но возможно, уже через два-три года чаша весов перевесит в другую сторону. По итогам 2007 года грузооборот на сети «Российских железных дорог» вырос более чем на 7%, погрузка грузов – на 2,5%, то есть до 1,34 млрд. т. Пассажиरोоборот в дальнем следовании – на 3% и достиг 1,3 млрд. пассажиров.

Предполагается, что емкость рынка грузоперевозок, осуществляемых транспортными компаниями, возрастет к 2012 году до \$50,3 млрд. По данным РБК, в структуре выручки по видам предоставляемых услуг преобладают перевозки грузов транспортными компаниями. В прошлом году на них пришлось \$28,1 млрд., в том числе 85% – на ОАО «РЖД».

Существенное увеличение объема данного сегмента рынка (на 30% за два года) связано прежде всего с повышением тарифов на железнодорожные и автомобильные перевозки, а также ростом объема услуг, оказываемых автомобильным транспортом.

Происходит быстрое развитие конкуренции в части операторского бизнеса на железнодорож-

ном транспорте. Уже сейчас свыше 35% грузов перевозятся в частных вагонах, а по отдельным видам грузов (нефть и нефтепродукты) частные собственники подвижного состава занимают доминирующее положение на рынке транспортных услуг. Оператор в отличие от перевозчика, который отвечает за перевозку и сохранность груза от пункта приемки до пункта сдачи, предоставляет свой вагон под перевозку и получает в качестве платы так называемую вагонную составляющую тарифа. На рынке насчитывается более двух тысяч частных компаний, владеющих собственным парком грузовых вагонов, из них крупнейшие 30 владеют 90% частного парка.

Перспективный сегмент развития конкуренции на рынке операторских услуг – контейнерные перевозки. Но пока Россия значительно отстает от зарубежных стран в плане контейнеризации перевозок (около 4% против 50–60% в мире). Это в то время как преимущества контейнерных перевозок с точки зрения качества доставки грузов неоспоримы, они составляют всего 1,5–2% от общего объема грузовых перевозок в стране. Эти услуги, которые уже сейчас объективно востребованы и еще в большей мере будут востребованы в будущем. При инновационном сценарии развития экономики, на который ориентирован максимальный вариант «Транспортной стратегии-2030», доля готовой продукции в общем объеме ВВП будет увеличиваться, а сырьевой сектор замедлять свой рост.

Темпы роста грузовых перевозок в предстоящие годы прогнозируются на уровне 5% в год. В отдаленной перспективе, с перемещением центра тяжести в экономике на инновации, темпы роста грузовых перевозок будут снижаться. Исключение составят морские, в том числе контейнерные перевозки, среднегодовые темпы роста которых превысят 18% за счет увеличения экспорта и импорта контейнеризованных грузов.

▶ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, ЧТО ЕМКОСТЬ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ТРАНСПОРТНЫМИ КОМПАНИЯМИ, ВОЗРАСТЕТ К 2012 ГОДУ ДО \$50,3 МЛРД.



Подводя итог сказанному, вполне можно утверждать: российский рынок транспортно-логистических услуг в сравнении с мировым характеризуется более высокими темпами роста.

**– В своем недавнем выступлении в Торгово-промышленной палате, когда шло обсуждение «Транспортной стратегии до 2030 года», Вы сказали, что в стране наметилась тенденция развития комплексной логистики. Почему же до сегодняшнего дня транспортно-логистические услуги развивались столь однобоко?**

– Комплекс транспортно-логистических услуг включает не только доставку «от двери до двери» и таможенное оформление, но самое главное – отслеживание запасов груза в интересах трейдера (продавца), складирование и дистрибуцию. Трейдер, занимающийся исключительно продажей товара, выстраивает свою политику запасов и дистрибуцию именно на основании той информации, которую имеет от транспортно-логистической компании (ТЛК).

Скажем, транспортно-логистическая компания знает, что столько-то товара числится у производителя в Гонконге, столько-то – идет в океане и прибудет в порт Роттердам 15-го числа текущего месяца, что-то есть на складе ТЛК.

Но у нас большая часть транспортных компаний находится на первой стадии развития, осуществляя либо вывоз груза из порта, либо завоз его в порт. Доля тех, кто занимается фрахтованием или перевозками «от двери до двери», весьма незначительна, не более 15-20%. Причины такого положения дел вполне объективны. Первая и самая главная – временная. Российская транспортная логистика еще слишком молода, а ее специалисты не имеют достаточного опыта и навыков осуществления сложных перевозок и предоставления всего комплекса логистических услуг. В России еще не создан соответствующий бренд транспортной логистики и, как следствие, нет доверия к транспортно-логистическим компаниям. В итоге, как отмечают российские логистические операторы, сохраняется четкая специализация игроков рынка: судовладельцы перевозят грузы морем, экспедиторы осуществляют ввоз/вывоз в/из порта, есть специализированные дистрибуторские компании, которые принимают на свои склады практически любые грузы, хранят их, ведут учет и так далее, а координацию всего процесса осуществляют сами трейдеры. Ситуация в порту Петербург, к примеру, полностью отражает общероссийскую практику: большинство контрактов составляются на условиях поставки «до порта Петербург», откуда груз берут-



АНАТОЛИЙ ФЕДОРЕНКО, профессор кафедры управления цепями поставок и Международного центра логистики Государственного университета – Высшей школы экономики

ся вывезти многочисленные конкурирующие друг с другом экспедиторские компании.

Вторая причина медленного развития ТЛК на российском транспортном рынке, на мой взгляд, заключается в том, что государство способствует своеобразному процветанию экспедиторских компаний. Объемы перевалки в порту растут в среднем на 20-25% в год, работы хватает на всех. Кроме того, наблюдается постоянное ужесточение требований контролирующих органов и усложнение портовых процедур, что напрямую касается деятельности экспедиторских компаний. Ведь большинство из них живут в основном за счет того, что дарит им государство в виде сложности организации портовой деятельности: оформления документов, решения различных формальностей и т.д. Таким образом, 75% бизнеса транспортно-экспедиторских компаний заключается в проталкивании, согласовании, решении вопросов и так далее. И если выполнение этих формальностей сократить до мало-мальски цивилизованного уровня, то большая часть работы портовых экспедиторов просто окажется невостребованной.

**– Каких можно ожидать изменений и когда?**

– Изменений следует ждать уже в ближайшем будущем, когда Россия, надо надеяться, все-таки вступит в ВТО, и организация работы в порту, в том числе с участием государственных контролирующих органов, приблизится к мировым стандартам. Так, в мире получает широкое распространение Система стандартов безопасности Всемирной таможенной организации по содействию международной торговле и обеспечению безопасности товародвижения. Российский бизнес должен участвовать в этом процессе или как минимум хорошо знать и учитывать те изменения, которые происходят в работе наших зарубежных партнеров, а изменения эти носят принципиальный характер.

НА РЫНКЕ НАЧИТЫВАЕТСЯ БОЛЕЕ ДВУХ ТЫСЯЧ ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ, ВЛАДЕЮЩИХ СОБСТВЕННЫМ ПАРКОМ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ИЗ НИХ КРУПНЕЙШИЕ 30 ВЛАДЕЮТ 90% ЧАСТНОГО ПАРКА.





ЕМКОСТЬ РЫНКА ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ ОЦЕНИВАЕТСЯ В \$3,6 МЛРД

→ По прогнозам экспертов, рост объемов портовых операций будет продолжаться ближайшие пять лет — для бизнеса срок минимальный. И тогда именно те компании останутся у дел, которые, не концентрируясь на портовых или наземных операциях, будут осуществлять весь комплекс транспортно-логистических услуг. Безусловно, положительный момент есть и в том, что многие транспортные компании, не довольствуясь сегодняшней сытой жизнью портовых экспедиторов, понимают необходимость расширения бизнеса. Не только в плане объемов, а качественно и всерьез задумываются о формировании полного логистического сервиса.

**▶ ПОКА НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ТЕРМИНАЛЬНЫХ И СКЛАДСКИХ УСЛУГ**

БОЛЬШИНСТВО КОМПАНИЙ, ПО СУТИ, ЯВЛЯЮТСЯ ОПЕРАТОРАМИ 1PL И 2PL И ЛИШЬ 2% ПРЕДОСТАВЛЯЮТ 3PL УСЛУГИ.

**— Что можно сказать о других сегментах российской логистики?**

— Если емкость рынка экспедиторских услуг оценивается в \$3,6 млрд., то сегмент складских и дистрибьюторских услуг в структуре рынка занимает еще более скромное место: на него приходится около \$1,2 млрд. совокупного оборота транспортно-логистических компаний. Пока на российском рынке терминальных и складских услуг большинство компаний, по сути, являются операторами 1PL и 2PL и лишь 2% предоставляют 3PL услуги. Тем не менее у технологий уровня 1PL и 2PL (экспедиторские услуги), ко-

торыми российские операторы прекрасно владеют с советских времён, есть перспективы развития. Это позволяет компаниям до сих пор увеличивать оборот на этом рынке, ничего принципиально не меняя в своём бизнесе. Единственное, что операторам нужно делать, — это своевременно наращивать активы, то есть закупать вагоны, грузовики и т.д.

2PL — это транспортно-экспедиторский бизнес, который объединяет несколько услуг из пакета 1PL — перевозку и управление складскими помещениями. Для этого 2PL-операторы вынуждены не только использовать собственные активы, но и отдавать часть функций на аутсорсинг. Данная модель бизнеса является ответом на меняющиеся запросы клиентов, которые все больше заинтересованы в том, чтобы получать разные логистические услуги от одного провайдера — доставку грузов «от двери до двери» и широкий спектр услуг по их терминальной обработке.

Такой подход соответствует международной практике: западные компании стремятся сокращать число провайдеров логистических услуг. Во-первых, это упрощает процедуру контроля движения товара, во-вторых, снижает издержки на каждое звено логистической цепочки. Реаль-



руя на эту тенденцию, игроки сегмента 2PL расширяют ассортимент услуг и превращаются в общероссийских мультимодальных (то есть работающих с разными видами транспорта) операторов. Этого они добиваются в основном за счет сделок слияния и поглощения. К примеру, компания «Российские железные дороги» (РЖД) недавно вошла в капитал порта Усть-Луга. «Северстальтранс» стал владельцем контейнерного терминала «Петролеспорт» в петербургском порту, Дальневосточное морское пароходство (ДВМП) весной 2007 года завершило поглощение одного из крупнейших в России железнодорожных перевозчиков грузов промышленного назначения — «Трансгаранта».

Игроки, предоставляющие 2PL-услуги, — это очень разные компании. Часть из них развивается от складов, остальные — от экспедиторского или транспортного бизнеса. Но у подавляющего большинства этих компаний есть общая черта — они не имеют ярко выраженной специализации на тех или иных видах товаров или отраслях экономики.

Такая ситуация характерна для несформировавшихся рынков: компании не видят необходимости четко определять свои приоритеты. В условиях дефицита предложения на рынке их стратегия состоит в том, чтобы браться за любую работу, которая приносит прибыль. Не исключено, что 2PL-операторы еще некоторое время смогут расти вместе с рынком, не задумываясь о стратегическом фокусировании. Между тем определенные стимулы к специализации имеются уже сейчас.

Причинами роста этого сегмента логистического рынка служат также появление сетевых проектов и возрастание интереса к российскому рынку складской недвижимости со стороны иностранных инвесторов. На сегодняшний день спрос на услуги по хранению и дистрибуции товаров существенно превышает предложение, что во многом определяется нехваткой на рынке качественных складских помещений, представляющих интерес как для российских, так и для иностранных операторов. Емкость данного сегмента может возрасти почти в три раза, до \$3 млрд.

Управленческая логистика — услуги по оптимизации бизнес-процессов — дает и того меньше: всего 1% общего объема рынка, или \$300.

**— В этих условиях, как уже отмечалось, увеличился и продолжает расти спрос на комплексное логистическое обслуживание. Многих клиентов интересует все, начиная с размещения заказа, импорта, временного складирования, и последующей дистрибуцией по мере необходимости, регулярным информированием о движении товара. Эта тенденция, на Ваш взгляд, будет усиливаться?**

— Вид логистики, развитие которой непосредственно связано с качеством рынка, будет демонстрировать еще более высокие темпы роста — 26% в год. По оценкам РБК, оборот компаний, работающих в данном сегменте, увеличится в ближайшие пять лет с \$300 млн. до 1,2 млрд. Но процесс идет очень медленно и сложно. Причина очевидна: если транспортно-экспедиторской компании достаточно иметь офис, нужное количество людей и компьютеров, средства связи, и на этом уже можно строить бизнес, то в транспортно-логистические компании нужны немалые инвестиции. На начальном этапе можно, конечно, работать в кооперации с дистрибьюторскими складами, но в перспективе нужны вложения, и довольно значительные. Первоначальные вложения в создание ТЛК достигают \$5 миллионов. Большинство российских транспортных компаний не готово к таким вложениям. По той же причине занять эту нишу в России не спешат и западные компании. А те, которые выходят на российский рынок, опять же специализируются на оказании какого-либо одного сервиса.

**— В какой сегмент российского рынка транспортно-логистических услуг охотнее всего вкладывают сегодня деньги российские и иностранные инвесторы?**

— В России нарастает бум строительства складов. Новые заявления о планах построить складские комплексы появляются почти ежедневно. Еще три года назад современные склады в стране можно было пересчитать по пальцам одной руки. Все предложения на рынке исчерпывались построенными еще в Советском Союзе помещениями, в которых важными считались только широкие ворота и высокие потолки, даже отопление встречалось нечасто. Сегодня ситуация изменилась. К примеру, Британский инвестиционный фонд Raven Russia и группа компаний «Авалон» определили 15 городов, в которых они собираются до 2013 года построить складские комплексы общей площадью 1,5 млн. кв.м под брендом Megalogix. Компании уже приступили к строительству трех комплексов — в Санкт-Петербурге (130 тыс. кв.м), Ростове-на-Дону (220 тыс. кв.м) и Новосибирске (102 тыс. кв.м). Еще в восьми городах земельные участки находятся на стадии приобретения. Общий объем инвестиций в эти проекты составит \$1,2 млрд. При этом собственные средства составят 30%, а 70% — банковские кредиты.

Кстати сказать, фонд Raven Russia, созданный британской The Raven Group для строительства логистических комплексов на территории России, опубликовал отчетность за 2007 год, согласно которой его чистая прибыль достигла \$95,2 млн., увеличившись втрое по сравнению с 2006 годом, когда этот показатель был \$32,6. При этом

**ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ  
ВЛОЖЕНИЯ  
В СОЗДАНИЕ ТЛК  
ДОСТИГАЮТ \$5  
МИЛЛИОНОВ.**

**БОЛЬШИНСТВО  
РОССИЙСКИХ  
ТРАНСПОРТНЫХ  
КОМПАНИЙ НЕ  
ГОТОВО К ТАКИМ  
ВЛОЖЕНИЯМ.**



→ доход на акцию возрос с 9,65 до 22,36 цента. В компании говорят, что таких результатов удалось добиться благодаря росту российской экономики, активному развитию бизнеса и высокому спросу на качественные складские мощности.

Крупнейший проект Raven Russia общей площадью 275 тыс. кв.м будет реализован в подмосковном Ногинске. Несмотря на то, что строительство первой очереди складского комплекса площадью 110 тыс. кв. м началось позднее, чем ожидалось, компания рассчитывает сдать ее к концу 2008 года. Другой крупный проект площадью 230 тыс. кв. м реализуется в Ростове-на-Дону. Его первая очередь будет также запущена до конца этого года.

Несколько проектов в регионах реализуют компании «Евразия логистик» и «Росевродевелопмент». Компания «Агентство строительных инвестиций» начинает реализацию бизнес-плана, согласно которому в 25-километровой зоне Подмосковья по Каширскому, Ленинградскому и Дмитровскому шоссе появится 20 складских комплексов общей площадью около 1 млн. кв. м. Однако несмотря на то, что и российские, и иностранные инвесторы пока очень охотно вкладываются в строительство новых складов, многие участники рынка прогнозируют наступление в этом секторе кризиса перепроизводства. Уже в конце 2008 года предложение складов в большинстве крупных российских городов может превысить спрос. Признаки затоваривания заметны уже сейчас. Складские площади не расхватывают во время строительства, как это было раньше.

**– Понятно, что для того, чтобы рискнуть своим капиталом, инвесторы должны быть уверены в эффективности проекта. Между тем зачастую проекты отражают отраслевые интересы их инициаторов и не всегда учитывают динамику реального спроса на предлагаемые услуги. Не удивительно, что требования к обоснованию инвестиций в объекты логистики стали более жесткими.**

– Для каждого из возможных проектов необходимо сначала найти ответы на такие вопросы: как, под какие размерности потоков товаров нужен новый объект логистики, как это будет выглядеть конструктивно, каковы капитальные затраты на реализацию, какой метод финансирования выбрать, какой доход (или же экономия от предотвращения потерь) будет получен? Наконец, когда же это решение окупится?

Сейчас на рынке коммерческой недвижимости, в том числе и в сегменте складских и логистических комплексов, хорошим сроком окупаемости

проекта считается пять лет. В связи с этим приходится строительство разбивать на фазы. Как правило, вначале застраиваются 50% заявленных площадей, оставшаяся же часть – на втором этапе. Это непереносимое условие, которое необходимо соблюдать при строительстве как среднего, так и крупного складского комплекса. Если же сдавать объект в эксплуатацию целиком, то рынок может не дать возможности загрузить комплекс на весь объем услуг. Первая фаза покажет, насколько ваш комплекс востребован потенциальными арендаторами. Если будет сохраняться стабильный спрос, то можно начать второй этап строительства.

Девелоперы, инвестирующие в строительство логистических терминалов, могут рассчитывать на среднюю ставку доходности 11,5-12,5%. Это на несколько процентных пунктов больше, чем на рынке офисной и торговой недвижимости.

**– В последнее время наблюдается повышенный интерес к системам управления складами, ориентированными прежде всего на оптимизацию внутренних товарных и транспортных потоков. В чем преимущества таких систем?**

– Преимуществ достаточно много. Использование таких систем позволяет повысить точность учета товарных запасов до 99,97%, отгружать в день поступления до 98% поступивших заказов, увеличить пропускную способность склада примерно на 25%, повысить производительность труда примерно на 10%, ускорить оборачиваемость товарных запасов, сократить накладные расходы на закупках, снизить расходы на персонал благодаря эффективной организации всех процессов и полному контролю над работой персонала.

**– Подводя итог нашей беседы, назовите приоритетные, на Ваш взгляд, направления частных инвестиций в транспортную отрасль и сформулируйте, если возможно, основной принцип для этих вложений.**

– Приоритетные направления частных инвестиций, такие, где от них будет максимальный эффект для повышения качества услуг транспорта: машиностроение, эксплуатация и ремонт подвижного состава, развитие складского и логистического бизнеса. А основной принцип... Вероятно, он в том, чтобы доходность частных инвестиций в отрасль не обеспечивалась за счет падения рентабельности государственного сектора, на котором лежит бремя финансового обеспечения развития транспортной инфраструктуры.

МЗ

УЖЕ В КОНЦЕ

2008 ГОДА ПРЕДЛОЖЕНИЕ СКЛА-

ДОВ В БОЛЬШИН-

СТВЕ КРУПНЫХ

РОССИЙСКИХ

ГОРОДОВ МОЖЕТ

ПРЕВЫСИТЬ

СПРОС. ПРИЗНА-

КИ ЗАТОВАРИВА-

НИЯ ЗАМЕТНЫ.





РОССИЯ  
Санкт-Петербург

7-10 октября  
2008 г.

При поддержке



Ассоциация Морских  
и торговых портов



Евро-Азиатского  
транспортного союза



Министерство Транспорта РФ  
Федеральное агентство  
морского и речного транспорта



ФГУП «Росморпорт»



Морской совет  
при Правительстве  
Санкт-Петербурга



Института  
Проблем Транспорта  
РАН

Первая Международная  
конференция  
**БУДУЩЕЕ  
РОССИЙСКИХ ПОРТОВ**

и выставка  
**ТРАНСПОРТ  
И МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
ТРАНЗИТ**

**ТРАНСТЕК**



*Добро пожаловать  
в Петербург –  
морскую столицу  
России*

«Международные конференции по транспорту и выставки «Транстек», традиционно проходящие в России, с 1998 года стали одним из самых серьезных событий, влияющих на развитие транспорта Евроазиатского континента. Направленность обоих мероприятий в области комплексного развития транспорта и международного транзита грузов на основе глубокой интеграции транспорта России в международную евроазиатскую транспортную систему, являющихся одним из приоритетных направлений национальной транспортной политики и экономической интеграции.»

Из приветствия Заместителя Председателя Государственной Думы ФС РФ, Председателя Наблюдательного Совета ЕАТС, Героя Советского Союза, **А.Н.Чилингарова** участникам выставки «ТРАНСТЕК-2006»

«...Тема, которой посвящены выставки «ТРАНСТЕК» — развитие международных коммуникаций с использованием уникального транзитного потенциала России, — чрезвычайно важна для нашей страны и актуальна для всего мирового сообщества. Не случайно это значимое мероприятие проходит в нашей северной столице, основанной Петром I в стремлении «прорубить окно в Европу» и включить Россию в глобальные транспортные коммуникации той эпохи. В наше время мы видим, как С.-Петербург, оставаясь главным морским портом страны, превращается в крупнейший мультимодальный транспортный узел, логистический центр мирового уровня. Собравшись в этом передовом по уровню транспортного развития регионе России, мы должны заново оценить весь проделанный объем работы по интеграции нашей страны в мировую транспортную систему, скоординировать планы действий и объединить усилия в целях повышения привлекательности российских транспортных коридоров для международных перевозок. ОАО «РЖД» как крупнейшая транспортная компания России и главный национальный перевозчик, стремится к повышению глобальной конкурентоспособности российских железных дорог и их интеграции в Евроазиатскую транспортную систему. Конечно, усилиями одного только железнодорожного транспорта нельзя повысить привлекательность транспортных коридоров нашей страны на мировом рынке перевозок. ОАО «РЖД» стремится к активному взаимовыгодному сотрудничеству со всеми заинтересованными участниками транспортно-логистического бизнеса.»

Из приветствия Президента ОАО «Российские Железные Дороги» **В.И.Якунина** участникам выставки «ТРАНСТЕК-2006»

тел.: +7(812) 321-26-76 • (812) 321-28-17 • (812) 321-26-77 • [www.transtec.setcorp.ru](http://www.transtec.setcorp.ru)

www.seaforumset.ru  
**Морская  
Биржа**

SETCORP.RU

С-Петербург  
**Ленэкспо**



ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ  
**РЖД-партнер**

информационное агентство  
**portnews**



# РУКОВОДИТЕЛЬ ФТС: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ТРЕНИНГ ПЕРЕД ЗАСЕДАНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА

стр. 42-47

09

МЭ

№ 02 (61) 2008

В

НА НЕДАВНЕМ ПЕРВОМ В ЭТОМ ГОДУ ЗАСЕДАНИИ ОБЩЕСТВЕННО-КОНСУЛЬТАТИВНОГО СОВЕТА ПО ТАМОЖЕННОЙ ПОЛИТИКЕ ПРИ ФТС РОССИИ ОБСУЖДАЛОСЬ ВСЕГО НЕСКОЛЬКО ВОПРОСОВ. НО ИМЕННО ОНИ ДАЛИ ПИЩУ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ МНОГИХ ПРОБЛЕМ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ В ЦЕЛОМ И СИТУАЦИИ, СЛОЖИВШЕЙСЯ ВО ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ И БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА. ПО КЛЮЧЕВЫМ МОМЕНТАМ ВЫСКАЗАЛСЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВУЮЩИЙ НА СОВЕТЕ РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ АНДРЕЙ БЕЛЬЯНИНОВ.



Текст: Елена ПОЛУЯН

→ В зале коллегии Федеральной таможенной службы наряду с начальниками структурных подразделений собрались руководители крупных ассоциаций, объединений и союзов, представляющие различные сферы экономики России. В их числе представители Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, Российского союза промышленников и предпринимателей, Ассоциации российских экспедиторов, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Аэрофлот», Союза производителей и импортеров, Московской международной бизнес-ассоциации, Национальной ассоциации таможенных брокеров (представителей) и др.

Утвержденная повестка дня, тезисы докладов и проекты решений на руках участников... Все спланировано, все традиционно. Тем не менее рискнем назвать рядовое заседание совета стратегическим в оценке целого ряда направлений российской экономики.

## ОДИН БЕЛЫЙ, ДРУГОЙ СЕРЫЙ И ЧЕРНЫЙ

Вопрос, который, как выяснилось, затронул интересы многих участников внешнеэкономической деятельности, — развитие института таможенных брокеров.

— Сейчас таможенные брокеры — это уже не те слабые, начинающие структуры, какими они были десять лет назад, когда движение только зарождалось, — предупредил сразу генеральный директор Национальной ассоциации таможенных брокеров Игорь Орленко.

Но даже неслабым брокерам, как выяснилось, на рынке таможенных услуг приходится совсем не просто. Орленко рассказал о наболевшем. Законопослушные организации, по его словам, «неся финансовые обременения, предусмотренные законодательством», оказываются неконкурентоспособными по сравнению с черными и серыми брокерами и их схемами оформления.

— Добросовестные вынужденно ограничивают свою деятельность, — объяснил генеральный директор. — По существу они не участвуют в декларировании таких налогооблагаемых товаров, как мебель, офисная и бытовая техника, товары народного потребления, продукты питания и др. Так как эта сфера рынка услуг криминализована.

И такая сфера, конечно, не пустует. Декларированием товаров здесь занимается большое количество так называемых представителей по доверенности от участника ВЭД. Речь об оформлении «за печатью клиента». Нередко

ЗАКОНО-

ПОСЛУШНЫЕ ОР-

ГАНИЗАЦИИ НЕСЯ

ФИНАНСОВЫЕ  
ОБРЕМЕНЕНИЯ,  
ПРЕДУСМОТРЕН-  
НЫЕ ЗАКОНОДА-  
ТЕЛЬСТВОМ,  
ОКАЗЫВАЮТСЯ  
НЕКОНКУРЕНТОС-  
ПОСОБНЫМИ  
ПО СРАВНЕНИЮ  
С ЧЕРНЫМИ  
И СЕРЫМИ БРО-  
КЕРАМИ.



за этой формулировкой стоят организованные группы и сообщества декларантов, представляющих недостоверные сведения, уклоняющихся от уплаты и занижающих таможенные платежи. Это могут быть фирмы-однодневки или фиктивные получатели товара. Их деятельность фактически неподконтрольна ни таможенным, ни налоговым органам и ведет к многомиллиардным убыткам государственного бюджета, а главное — к падению престижа страны в международной торговле. При этом Орленко замечает:

— Практика борьбы с незаконным предпринимательством в сфере услуг в таможенном деле, по нашему мнению, не приобрела системного и целенаправленного характера.

И выход генеральный директор Национальной ассоциации таможенных брокеров видит специфический: прогрессивным шагом в этой нелегкой борьбе, по его мнению, «было бы внесение в таможенное законодательство нормы, в соответствии с которой таможенное оформление в России может производиться исключительно таможенными брокерами». Тогда двинется с места и «переход на новые современные информационные и таможенные технологии — предварительное информирование и электронное декларирование». Ассоциация уже разработала проект создания Единой общенациональной системы предварительного информирования. Конечно, в соответствии с уже принятой соответствующей концепцией, подготовленной ФТС России.

Более того, ассоциация идет дальше. И для победы над черными и серыми предлагает отобрать лучшие брокерские организации, которым доверяют таможенные органы, а также крупные (в том числе иностранные) компании, провести, как водится, тендер, и по его результатам, в соответствии, конечно же, с решением ФТС, на основе договоров и соглашений... предоставить таможенным брокерам для таможенного оформления «отдельные группы» наиболее налогооблагаемых товаров, как то: энергоносители, товары народного потребления лекарственные средства и сырье, экспорт лесоматериалов, техническое оборудование и др.

— Экспертные оценки свидетельствуют, — подчеркнул Игорь Орленко, — что такая специализация могла бы значительно повысить



АНДРЕЙ  
БЕЛЬЯНИНОВ,  
руководитель  
Федеральной  
таможенной  
службы

качество контроля и увеличить собираемость таможенных платежей на 15-20%.

А главное, увеличить доходы самих брокеров! И залогом равных условий конкуренции на рынке таможенных услуг, на взгляд генерального директора ассоциации, стало «развитие саморегулируемых организаций и союзов, способных взять на себя задачу по самоочищению бизнес-сообщества». Прообразом такой организации (догадаетесь на счет раз!) уже явилась Национальная ассоциация таможенных брокеров (поверенных).

При этом для своего эффективного развития таможенные брокеры просят всего-навсего предоставить им права: «внеочередного, ускоренного и упрощенного проведения таможенных формальностей, использования отсрочки таможенных платежей, осуществления электронного декларирования, право на выпуск товара и... доступа к системе нормативно-справочной информации таможенных органов».

### С КНУТОМ И ПРЯНИКОМ

Что ж, инициативы выдвинуты — дело за малым... Принять или отклонить? Таможенники доказали — дипломатия в этом ведомстве на высоте! Исполняющий обязанности заместителя начальника Главного управления федеральных таможенных доходов и тарифного регулирования Александр Никитин проинформировал, что «в целях урегулирования существующих проблем, связанных с различными аспектами деятельности таможенного брокера (представителя), Федеральной таможенной службой в 2008 году плани-

ДЛЯ СВОЕГО  
ЭФФЕКТИВНОГО  
РАЗВИТИЯ ТАМО-  
ЖЕННЫЕ БРОКЕ-  
РЫ ПРОСЯТ

ВСЕГО-НАВСЕГО  
ПРЕДОСТАВИТЬ  
ИМ ПРАВА: «ВНЕ-  
ОЧЕРЕДНОГО,  
УСКОРЕННОГО И  
УПРОЩЕННОГО  
ПРОВЕДЕНИЯ  
ТАМОЖЕННЫХ  
ФОРМАЛЬНОС-  
ТЕЙ И... ДОСТУПА  
К СИСТЕМЕ НОР-  
МАТИВНО-  
СПРАВОЧНОЙ  
ИНФОРМАЦИИ  
ТАМОЖЕННЫХ  
ОРГАНОВ.



→ руется подготовить проект поправок в Таможенный кодекс РФ». И подчеркнул...

— Может быть, история нашего взаимодействия еще мала — всего полгода как мы выполняем функцию ведения Реестра таможенных брокеров. Но устно, конечно, уже велись разговоры о составлении таможенным брокером актов осмотра тех товаров, по которым осуществляются таможенные процедуры... Могу отметить, пожалуй, эта та сфера взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД, где еще нет той степени доверия, когда можно с уверенностью сказать: да, он готов принимать на себя функции и действовать от лица таможенных служб.

Как и положено, таможенные органы заняты своими непосредственными обязанностями: стоять на страже и контролировать! Для начала всех уже посчитали и переписали. Сейчас в реестр включено около 450 таможенных брокеров.

— И еще по поводу реестра... — подвел черту руководитель ФТС России Андрей Бельянинов. — Нужно было принимать какое-то серьезное управленческое решение: либо соблюдать закон, либо делать какие-то исключения. Но как только появляются исключения, появляется возможность для необъективного толкования закона... Поэтому я официально информирую участников бизнес-сообщества! Всех таможенных брокеров, имеющих даже немногочисленные нарушения Таможенного кодекса, мы будем последовательно из этого реестра исключать. Для выполнения задачи уже работает комиссия. Прошу Ассоциацию, как общественную организацию, представляющую подавляющее большинство брокеров, работающих на рынке, обратить на это внимание. Я видел список. И честно говоря, меня он не порадовал. Там есть системообразующие брокеры. Время для исправления еще есть. Мы не жаждем крови, что называется, но ситуация серьезная. Готовы взаимодействовать с ассоциацией по этому поводу в любом формате.

От брокеров последовал только один скорбный вопрос: по каким критериям будут исключать из реестра?

— Я вас отсылаю к Таможенному кодексу, — ответил Бельянинов.

Так что, как говорится, ваше дело — предло-

жить, наше дело — подойти к вопросу вдумчиво. Дело в том, что аналитичный подход — вообще отличительная черта всех заседаний совета. Посыл к законодательству послужил стартом для целой дискуссии на экономические темы.

## ПУНКТ ПРЕТКНОВЕНИЯ

Товар привезти — это одно, а ввезти — совершенно другое. Обсуждение этой темы с бизнес-сообществом стало уже традиционным. Но пресловутая проблема очередей на пунктах пропуска не рассасывается.

— И это вопрос не к таможене, а к инфраструктуре, — подчеркнул руководитель ФТС.

— Была у меня встреча с послом Южной Кореи. Я его подвел к карте, зажег лампочки там, где расположены таможенные органы, показал дороги, которые ведут из Санкт-Петербурга в Москву... И объяснил, что до конца 2008 года шире эти дороги не станут. А уж тем более количество их не возрастет. Поэтому взял на себя смелость официально уведомить правительства Кореи и Китая, чтобы там очень серьезно посмотрели на логистические схемы.

По мнению Бельянинова, чтобы обеспечить пропускную способность при тех темпах, которыми идет рост товарооборота, о таможенном оформлении в любом виде придется забыть! Это суровая констатация крайне неудовлетворительной ситуации на дорогах. По подсчетам, пропускная способность западного участка границы в скором будущем возрастает до 20 тысяч автомобилей в сутки.

— Я работаю сейчас с белорусскими коллегами не то что над упрощением таможенных процедур, а о выносе таможенного оформления на внешний периметр Союзного государства, — рассказал Андрей Бельянинов. — Но этот вопрос процедурный и носит во многом политический характер. У меня была возможность доложить о ситуации Президенту В.В. Путину, и он ответил: вы работайте по регламенту, но задача должна быть одна — чтобы Россия не терпела экономического ущерба.

Причем ничто не предвещает, что товаропоток снизится. По словам таможенников, еще в прошлом году их латвийские коллеги прогнозировали увеличение товарных потоков в

▶ **ВСЕХ ТАМОЖЕННЫХ БРОКЕРОВ, ИМЕЮЩИХ ДАЖЕ НЕМНОГОЧИСЛЕННЫЕ НАРУШЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОДЕКСА, БУДУТ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ИЗ РЕЕСТРА ИСКЛЮЧАТЬ. ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАЧИ УЖЕ РАБОТАЕТ КОМИССИЯ.**





ТАМОЖЕННЫЙ ПОСТ НЕХОТЕЕВКА

пунктах пропуска на 60%. Так что настало время серьезных управленческих решений. Как проинформировал Бельянинов, правительство в курсе, вопрос обсуждался на различных комиссиях и подкомиссиях. Но уже сегодня ясно — комплексное решение до конца 2008 года вряд ли будет найдено.

— Эта наша общая головная боль, — констатировал он, — давайте решать проблему по частям: подбирать группы товаров, виды транспорта, искать дополнительные возможности в морских портах. Ситуация, когда 90% товаров везется в Москву, наверное, дает повод серьезно задуматься о положении дел: не только ведь в столице вся жизнь. В стране живет достаточно много народа!..

Кроме того, по опыту таможенников, на пороге еще один сложный момент — весенняя распутица! В Белоруссии начнут сушить дороги, на две недели закроют все проезды для большегрузного транспорта и нагрузка на Северо-Запад возрастет.

Но у каждого свой опыт. И участников внешнеэкономической деятельности, конечно

же, больше всего волнует нагрузка на их кошельки...

## РУССКИЙ РАЗМЕР: ДИАЛОГ О ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИНАХ

Таможне — таможенные платежи, их собираемость, перечисления в бюджет... А бизнес-сообщество интересуется размером... По мнению большинства собравшихся, оптимизация товарных потоков напрямую упирается в размер таможенных тарифов.

— Могу привести примеры по обуви, — сказал известный обувных дел мастер Арас Агаларов. — Ввозили 12 миллионов пар обуви. После снижения тарифа ее стало 90 миллионов. Товаропоток увеличился в 7 раз! Такая же ситуация по многим другим позициям. Если, например, большой телевизор у нас стоит в два раза дороже, чем в соседней стране, то легче купить билет, слетать и привезти его оттуда. И мы, как бизнес, это очень четко ощущаем. А ведь при увеличении товаропотока можно собрать в разы больше платежей, чем при их отсутствии.

СИТУАЦИЯ, КОГДА  
90% ТОВАРОВ ВЕ-  
ЗЕТСЯ В МОСКВУ,

НАВЕРНОЕ, ДАЕТ  
ПОВОД СЕРЬЕЗ-  
НО ЗАДУМАТЬСЯ  
О ПОЛОЖЕНИИ  
ДЕЛ: НЕ ТОЛЬКО  
ВЕДЬ В СТОЛИЦЕ  
ВСЯ ЖИЗНЬ. В  
СТРАНЕ ЖИВЕТ  
ДОСТАТОЧНО  
МНОГО НАРОДА!..





ДО КОНЦА ГОДА ДОРОГИ ШИРЕ НЕ СТАНУТ.

→ Да, но есть еще производство, которое очень болезненно реагирует на снижение пошлин. Их конкурентоспособность во многом зависит от того, насколько дешевый импорт идет, например, из стран Юго-Восточной Азии. И понимание госструктур есть!

— Нам удалось ввести вместе с Правительством РФ и ФТС России защитные пошлины на стеклосетки, ввозимые в страну, — проинформировал один из представителей фирм-производителей, — и это позволило производителям получить некую передышку, направить силы на автоматизацию и комплектацию производства. Но есть другие трудности. На этот раз в производстве резиновой продукции для стеклопластиковых окон. Недавно запустили производство, выпускаем конкурентоспособный, качественный продукт. Но ситуация складывается таким образом, что из Турции ввоз этого готового продукта дешевле в несколько раз, чем производство на территории Российской Федерации. Наверное, к этому вопросу надо подходить творчески и слушать бизнес-объединения и производителей...

Эдакий тришкин кафтан! Стеклоизделия защитили, на очереди резиновая продукция, кто следующий?

— Я категорический противник творческого толкования Таможенного кодекса, — подчеркнул руководитель ФТС. — Такое творчество ведет к большому количеству уголовных дел, возбуждаемых против таможенников.

Кроме того, как отметил Андрей Бельянинов, важно рассмотреть вопрос: что за промышленная политика в РФ?

— Вот обнулили ставки на цифровые камеры и фотоаппараты, — привел он пример (реплика с места: в 400 раз!). — Но давайте скажем откровенно: на российском производстве оптических приборов поставлен крест! Ну кто у нас сейчас фотоаппараты делает? Зато мы их ввозим! Я не очень верю, что рынок сам себя отрегулирует. Еще пример: ввоз китайских грузовиков. К нам идут новые грузовики, но с 2-3-тысячным пробегом. В ПТС сознательно забивается другая дата выпуска. Они стоят на Дальнем Востоке, по первому звонку несколько тысяч машин уже готово к ввозу. И КамАЗ уже задумывается о своем будущем!

— Но КамАЗ или многие другие производители, которые заявляют, что им не дают работать, на самом деле блюдут свою выгоду, — Арас Агаларов был очень эмоционален. — Сегодня КамАЗ стоит дороже, чем «Мерседес». Потому что на рынке сложилась не рыночная ситуация — у него нет конкурентов. И слава богу, что появились китайские грузовики.

**СИТУАЦИЯ СКЛАДЫВАЕТСЯ ТАКИМ ОБРАЗОМ,**

ЧТО ИЗ ТУРЦИИ ВВОЗ ГОТОВОГО ПРОДУКТА ДЕШЕВЛЕ В НЕСКОЛЬКО РАЗ, ЧЕМ ПРОИЗВОДСТВО НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.



Быть может, КамАЗ одумается и немного снизит цену. Резиноплотнитель из Турции стоит дешевле... Почему? Каким образом получается, что в зарубежной стране за счет производительности труда, умной техники, с учетом доставки, пошлин, транспортных расходов, таможенных тарифов и т.д. товар становится конкурентоспособным. Значит, на отечественном предприятии не могут работать. Значит, оно никому не нужно. Просто не надо консервировать старые методы производства.

Умеем работать или не умеем работать — вечный отечественный гамлетовский вопрос! Защищаем производителя — плодим монополиста, перестаем регулировать рынок — отдаем на растерзание зарубежным китам-глобалистам немногочисленные хилые ростки российского производства. К тому же и так задавленному бременем неотрегулированных налогов, самоуправством местного самоуправления и попросту коррупцией. Где золотая середина?.. К общеэкономической дискуссии подключился руководитель ФТС России. Вопросы, по которым он высказался, составили целый спектр:

— Если считать, что твердый рубль способствует развитию отечественного производства, которое неконкурентно по определению по отношению к любому производству, даже самому низкокачественному, то это серьезный ответ на ваш вопрос, — сказал Бельянинов, обращаясь к Агаларову. — А таможенная политика — концентрированное выражение экономической политики. Мы говорим об экономике РФ: 50% бюджета дают таможенные платежи. Это ненормально! Чему радоваться? Своего нет ничего! Не делаем ни баскетбольных, ни волейбольных мячей... Может, шайбы делаем (реплика с места: наши тяжелее)? Нельзя же нас превращать в общество потребителей! 43% собранных в прошлом году платежей — импорт! Все, что ввозим, — все потребляем! Превратились в мировую помойку.

— Мы сейчас стоим на острие ситуации по таможенной пошлине по лесоматериалам, — Бельянинов множил примеры бесхозяйственности. — Еще немного и погнажи бы кругляк во все стороны света. Причем аргументация просто классная: если его не вывозить, он у нас сгниет.

— Заседание правительства было «Об эффективности использования инвестиционного фонда РФ», — продолжил Бельянинов



КОНТРОЛЬ И ЕЩЕ РАЗ КОНТРОЛЬ.

о руководящей и направляющей роли высоких инстанций. — 600 млрд. рублей два года копейка в копейку сдаются на счета казначейства. Ни одного нормального инвестиционного проекта правительство не приняло. Почему? Потому что никто ничего не подавал...

Регламент заседания исчерпан. Задачи сформулированы. Директор Департамента по работе с объединениями предпринимателей Торгово-промышленной палаты РФ Владимир Быков высказал предложение создать в рамках Общественно-консультативного совета рабочую группу для разработки и инициирования изменений в Федеральный закон Российской Федерации «О таможенном тарифе» и Таможенный кодекс Российской Федерации.

Круглый стол опустел, каждый продолжил свое дело: чиновник, бизнесмен, производитель. Но именно здесь стало ясно: такие разные интересы каждого перестанут быть интересными для всех, если не сложатся в одну общую формулу успеха — благополучной экономики страны!

— Я тут потренировался в дискуссии, — пошутил Андрей Бельянинов, — если вдруг попросят что-то прокомментировать на заседании правительства...

Следующий совет в июне.

МЭ

**МЫ ГОВОРим ОБ  
ЭКОНОМИКЕ РФ:**

**50% БЮДЖЕТА**

**ДАЮТ ТАМОЖЕН-  
НЫЕ ПЛАТЕЖИ.**

**ЭТО НЕНОР-  
МАЛЬНО!**

**ЧЕМУ РАДОВАТЬ-  
СЯ? СВОЕГО НЕТ**

**НИЧЕГО!**



# ТАМОЖНЯ НА СТРАЖЕ ИНТЕЛЛЕКТА

стр. 48-53

10

МЭ

№ 02 (61) 2008

X

**КАК ЗАЩИТИТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ СТРАНЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ В ОБЛАСТИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ? ЭТА ТЕМА СТАЛА ГЛАВНОЙ НА ЗАСЕДАНИИ СОВМЕСТНОЙ КОЛЛЕГИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО И СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ТАМОЖЕННЫХ УПРАВЛЕНИЙ, КОТОРОЕ СОСТОЯЛОСЬ В НАЧАЛЕ АПРЕЛЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ. В ЗАСЕДАНИИ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ФТС РОССИИ ВО ГЛАВЕ СО СТАТС-СЕКРЕТАРЕМ – ЗАМЕСТИТЕЛЕМ РУКОВОДИТЕЛЯ ФТС РОССИИ СЕРГЕЕМ ШОХИНЫМ, ЧЛЕНЫ КОЛЛЕГИЙ СЗТУ И ЦТУ, А ТАКЖЕ НАЧАЛЬНИКИ ТАМОЖЕН, СЛУЖБ И ОТДЕЛОВ.**

Текст: по материалам пресс-службы ЦТУ



## → ХОРОШИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ УСПОКАИВАТЬ НЕ ДОЛЖНЫ

Одна из важнейших задач внешнеэкономического курса Российской Федерации – вступление во Всемирную торговую организацию (ВТО). Это требует прежде всего приведения российского законодательства в соответствие с международными стандартами, в том числе в области обеспечения защиты прав интеллектуальной собственности. Основным документ, регулирующий этот вопрос в рамках ВТО, – Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (ТРИПС), в котором большинство статей посвящено пограничным мерам, т.е. мерам, принимаемым таможенными органами. От того, насколько эффективно наше государство будет пресекать попытки экспорта и импорта контрафактной продукции, защищать права интеллектуальной собственности, зависят сроки вступления в ВТО. В конце концов, международная репутация Российской Федерации. И большая доля этой работы лежит на плечах именно таможенных органов.

– Наша задача – создать систему, способную обеспечить на территории страны результативное пресечение ввоза и оборота товаров, содержащих признаки нарушений прав интеллектуальной собственности, – подчеркнул начальник ЦТУ С. Прусов. – Некоторые положительные результаты, достигнутые в этой области в последнее время, ни в коем случае не должны успокаивать...

О серьезности отношения таможенной службы к обсуждаемому вопросу свидетельствует тот факт, что количество внесенных в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности на сегодняшний день составляет порядка 1022 товарных знаков. Кроме того, вот уже несколько лет ФТС России устанавливает для та-

моженных органов контрольные показатели по выявлению контрафактных товаров. Контрольные показатели – 820.000 единиц контрафактной продукции (ЕКП) – СЗТУ успешно перевыполнило: было задержано 10 119 411 ЕКП, из них признано судами контрафактными – 9 956 417 ЕКП, в отношении 160 913 ЕКП возбуждены дела и переданы в органы МВД и прокуратуру. Всего в 2007 году таможенными органами СЗТУ выявлено 36 135 134 единицы продукции, обладающей признаками контрафактной. Наибольший вклад внесли Балтийская, Выборгская, Великолукская, Себежская, Санкт-Петербургская, Кингисеппская и Неманская таможни.

В 2007 году судами Центрального федерального округа было признано контрафактными 1 млн. 300 тыс. товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, что составляет 81% от установленного планового задания. Помимо этого в результате деятельности Центрального таможенного управления в сфере защиты прав интеллектуальной собственности подчиненными таможнями было выявлено 2 млн. 177 тыс. единиц товаров, обладающих признаками контрафактных. Если говорить о начале этого года, то уже в I квартале в Центральном регионе выявлено 1 млн. 758 тыс. единиц товаров, обладающих признаками контрафактных. Из них признано судами контрафактными 249 тыс. 414 ЕКП. По результатам деятельности управления в 2007 году и в начале 2008 года таможнями управления было доначислено таможенных платежей, пеней и штрафных санкций на общую сумму 991 тыс. 144 рубля, из которых (по состоянию на 01.03.2008) дозыскано 1 млн. 654 тыс. 547 рублей. В 2007 году было возбуждено 205 дел об АП по ст. 14.10 и 7.12 КоАП России, 29 уголовных дел, а по 170 делам об АП материалы пере-

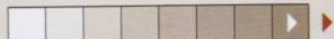
### ▶ КОЛИЧЕСТВО

### ВНЕСЕННЫХ

### В ТАМОЖЕННЫЙ

### РЕЕСТР ОБЪЕКТОВ

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ СОСТАВЛЯЕТ ПОРЯДКА 1022 ТОВАРНЫХ ЗНАКОВ.







СОВМЕСТНАЯ КОЛЛЕГИЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО И СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ТАМОЖЕННЫХ УПРАВЛЕНИЙ

даны в УВД. Вот только некоторые факты перемещения через таможенную границу Российской Федерации товаров без согласия правообладателя, установленные в 2007 году.

На Сетунском таможенном посту Московской западной таможни ООО «Антарес» производило таможенное оформление товаров, маркированных товарным знаком «Три медведя» в количестве 112 тыс. 472 шт. Согласно письму ФТС России товарный знак «Три медведя» внесен в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности ФТС России. Правообладателем товарного знака является ОАО «Рот Фронт». Правообладателю было направлено письмо для получения информации о полномочиях ООО «Антарес» в отношении товаров, маркированных товарным знаком «Три медведя», и получено заявление о нарушении прав интеллектуальной собственности. Соответственно, было принято решение о приостановлении выпуска товаров, составлено определение о возбуждении дела об административном правонарушении в отношении ООО «Антарес». Арбитражным судом г. Москвы вынесено решение о привлечении ООО «Антарес» к административной ответственности по ст. 14.10 КоАП России с конфискацией товаров и наложении штрафа в размере 30 000 руб.

Еще один показательный пример – из практики работы Дубнинского таможенного поста Щелковской таможни. ООО «Стайер» предъявило к таможенному оформлению клей «Монолит-1» общим количеством 604000 штук торговой марки «Интер Глобус» (Польша). Таможенный досмотр показал, что 229800 штук товара – это клей торговой марки «Супер Момент». Был направлен запрос в адрес ОАО «Хенкель-Эра», являющегося доверенным лицом, импортером и продавцом товаров под торговыми марками «Момент» и «Метилан» в

России, правообладателем которых является фирма «Хенкель КГА». В своем ответе ОАО «Хенкель-Эра» сообщает, что никогда не заключало с ООО «Стайер» никаких договоров на поставку продукции «Супер Момент» и «Монолит-1» и не передавало им каких-либо прав на использование товарного знака «Момент». Сотрудниками таможенного поста были отобраны образцы товаров для проведения химической экспертизы. Как следует из письма Агентства патентных поверенных, представленный на экспертизу клей «Супер Момент» имеет сходство до степени смешения с зарегистрированными товарными знаками «Момент», «Момент Монтаж» и Moment, правообладателем которых является «Хенкель-Эра». Таким образом, в деянии ООО «Стайер» усматриваются признаки административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена ст. 14.10 КоАП России, возбуждено дело об АП.

### ВНИМАНИЕ: ОПЕРАЦИЯ «БРЕНД»!

Важный момент в обеспечении эффективности в борьбе с нарушителями прав интеллектуальной собственности – это обмен информацией и оперативными сведениями между таможней и прочими правоохранительными учреждениями, занимающимися борьбой с мошенничеством в области интеллектуальной собственности. Опыт такого положительного взаимодействия накоплен в Ногинской таможне (Московская обл.), где создана рабочая группа, которой и поручено осуществлять проверки соблюдения таможенного законодательства и Федерального закона РФ «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименования мест происхождения товаров». В составе группы пред-

В 2007 ГОДУ СУДАМИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

БЫЛО ПРИЗНАНО КОНТРАФАКТНЫМИ 1 МЛН. 300 ТЫС. ТОВАРОВ, СОДЕРЖАЩИХ ОБЪЕКТЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ.



→ ставители оперативно-розыскного отдела, отдела таможенной инспекции, отдела торговых ограничений и экспортного контроля.

Кроме того, в ходе спецоперации «Бренд» проведен анализ товаров, относящихся к объектам интеллектуальной собственности. Взято под контроль перемещение через таможенную границу РФ товаров повышенного потребительского спроса: косметических, парфюмерных, кондитерских изделий и т.д. Нарушений пока не выявлено.

Но операция «Бренд» продолжается! Так как в зоне деятельности таможни оформляется значительное количество товаров, страны отправления и происхождения которых известны как источники контрафактной продукции: Китай, Гонконг, Южная Корея, Сингапур, Таиланд, Малайзия, Пакистан, Чехия, Турция, Польша, Бразилия, Колумбия.

Ведется работа и по дальнейшему установлению контактов и с представителями фирм-правообладателей, такими как «Тойота», «Мазда», «Ниссан», «Хенкель» (от этой компании получен ответ о том, что товар ввозится без соответствующего разрешения компании «Хенкель КгаА») и др.

Ведется соответствующая работа и в других таможнях Центрального таможенного управления. Так, в Белгородской таможне в прошлом году было возбуждено 13 дел об административных правонарушениях по статье «Незаконное использование чужого товарного знака». А с начала 2008 года возбуждено 4 дела об административном правонарушении. Признаки контрафактных товаров имели шины для автомобилей, сыры, кондитерские изделия, косметическая и гигиеническая продукция украинского и польского производства, а также спортивная одежда неустановленных производителей. При этом нарушались права как российских, так и иностранных правообладателей, интересы которых представляли российские представительства и адвокатские компании.

Специфика работы Белгородской таможни при выявлении фактов реализации товаров с признаками контрафактности на внутреннем рынке нашей страны обусловлена работой отдела таможенной инспекции, а также источниками поступления информации о контрафактном товаре. Один из таких источников — информация о незаконном использовании товарного знака, полученная от налоговых, правоохранительных и иных контролирующих органов. Хотя и здесь есть свои сложности. В результате реструктуризации министерств и ведомств и образования федеральной службы Роспотреб-

надзора штатная численность работников Роспотребнадзора по Белгородской области была уменьшена в 7 раз. Кроме этого, в соответствии с установленными нормами в отношении одного юридического лица или индивидуального предпринимателя каждым органом государственного контроля плановое мероприятие по контролю может быть проведено не более чем один раз в два года. Поэтому на протяжении последних трёх лет информация из этих управлений по Белгородской области практически отсутствовала.

## РЕЕСТР – ХОРОШО, А БДИТЕЛЬНОСТЬ НЕ ПОМЕШАЕТ

Конечно, все относительно просто, когда ввозимый товар можно проверить по реестру Роспатента. Но в арсенале мошенников есть и другие пути обхода законодательства.

— Товары, оформляемые таможенными постами Курской таможни, в основном маркированы товарными знаками, которые не только не включены в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности, но и вообще не зарегистрированы в государственном реестре Роспатента. Часто они даже не являются охраняемыми на территории РФ товарными знаками, — пояснила зам. начальника Курской таможни С. Тутова. — Это щепень гранитный, портландцемент, соль поваренная пищевая, шины, известняк, упаковочная тара, бумага и картон, банки стеклянные для консервирования и др.

Поэтому, по его словам, очень важно, чтобы правообладатель сам принимал меры по включению своего товарного знака в таможенный реестр. Иначе контрафактные товары будут неизбежно попадать в гражданский оборот на территории РФ вразрез с основным принципом государственного регулирования внешне-торговой деятельности. А пока курские таможники работают своими методами: проводится контроль базы данных электронных копий ГТД на предмет полноты заполнения графы, содержащей информацию о наименовании и месте происхождения товарного знака для исключения вероятности нарушения законодательства РФ в сфере интеллектуальной собственности, а также делается ежедневный логический анализ электронных баз ГТД и электронных уведомлений для выявления словесных элементов, обозначений, изображений, нанесенных на товары либо упаковку товаров.

В общем потоке отслеживаются товары, которые потенциально могли бы быть маркированы товарными знаками, защищаемыми на тер-

▶ ЧАСТО ТОВАРЫ  
МАРКИРОВАНЫ  
ТОВАРНЫМИ

ЗНАКАМИ, КОТОРЫЕ НЕ ТОЛЬКО НЕ ВКЛЮЧЕНЫ В ТАМОЖЕННЫЙ РЕЕСТР ОБЪЕКТОВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ, НО И ВООБЩЕ НЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ В ГОСУДАРСТВЕННОМ РЕЕСТРЕ РОСПАТЕНТА.



ритории Российской Федерации либо включенными в таможенный реестр интеллектуальной собственности. Это украинские кондитерские изделия; аэрозоли; гигиенические салфетки; чистящие средства, мыло; инсектициды, рентициды, фунгициды, гербициды, расфасованные в формы или упаковки для розничной продажи; крем для обуви.

В Курской таможне отработана и применяется схема действий по сбору информации о товарном знаке, взаимодействию с правообладателями, с Торгово-промышленной палатой, в случае если товарный знак не включен в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности. Здесь создана и постоянно пополняется информационная таблица товарных знаков, не внесенных в таможенный реестр, но которые зарегистрированы в Государственном реестре Роспатента и им предоставлена правовая охрана на территории РФ. Таблица направляется в электронном виде и на бумажных носителях на таможенные посты Курской таможни, где используется при контроле оформляемых и перемещаемых через таможенную границу товаров. Используется и глобальная сеть Интернет, для того чтобы получить более полную информацию о производителях товаров.

В Курске отработана вся схема работы с такими товарами. Полученные на пункте пропуска фотографии товара, этикеток, упаковок направляются в Торгово-промышленную палату для исследования. В случае если товарный знак по факту сходен до степени смешения с товарным знаком, зарегистрированным в Государственном реестре Роспатента, ответ поступает в Курскую таможню в оперативном порядке. Одновременно правообладателю товарного знака, с которым была проведена предварительная работа, направляется уведомление о прибытии на таможенную границу товара, маркированного товарным знаком, исключительным правом на который он владеет. А также сообщается информация о производителе товара и получателе товара (наименование и адрес) с целью получения заявления о привлечении нарушителя к ответственности. Заявление правообладателя и ответ Курской торгово-промышленной палаты передаются в отдел административных расследований таможенного поста для вынесения определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении расследования.

— При использовании этой схемы работы, в 2008 году было возбуждено 4 дела по ст. 14.10 КоАП РФ по факту перемещения через тамо-



ЗАДАЧА – НЕ ДАТЬ РАСЦВЕСТИ КОТРАБАНДЕ.

женную границу в зоне деятельности Курской таможни украинских кондитерских изделий, незаконно маркированных товарными знаками российских правообладателей: «Каприз», «Нежный», «Умка», «Двойняшки». Изъято более 50 тысяч единиц контрафактной кондитерской продукции, — подвела итог С. Тутова.

## ПРОБЛЕМЫ ОБЩИЕ И МЕСТНЫЕ

Рассказывая о делах и делясь опытом, выступающие на заседании таможенники не могли не коснуться тех проблем, с которыми они сталкиваются ежедневно и которые мешают в работе. К примеру, при выявлении административных правонарушений возникает сложность доказательства факта перемещения контрафактных товаров через таможенную границу РФ. В ходе проверочных мероприятий, проводимых сотрудниками таможенных органов, устанавливаются факты предложения к продаже и хранения товаров, обладающих признаками контрафактных, но при этом отсутствует информация об их нахождении под таможенным контролем (на этикетках, лейблах этих товаров и в сопроводительных документах нет сведений о стране происхождения ▶

ОДИН ИЗ ИСТОЧНИКОВ ИНФОРМИРОВАНИЯ – СВЕДЕНИЯ О НЕЗАКОННОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ

ТОВАРНОГО ЗНАКА, ПОЛУЧЕННЫЕ ОТ НАЛОГОВЫХ, ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ И ИНЫХ КОНТРОЛИРУЮЩИХ ОРГАНОВ.





ГЛАЗ ДА ГЛАЗ ЗА КОНТРАФАКТОМ.

→ товаров). Установить факт их перемещения через таможенную границу РФ не представляется возможным. И как в таком случае осуществлять защиту прав интеллектуальной собственности? Вопрос остается открытым.

**▶ ДЛЯ МИНИМИЗАЦИИ ВРЕМЕННЫХ ЗАТРАТ НА ПОЛУЧЕНИЕ НЕОБХОДИМОЙ ИНФОРМАЦИИ О ПРАВООБЛАДАТЕЛЯХ НА ОБЪЕКТЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ СУЩЕСТВУЕТ ОСТРАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ В ПОДКЛЮЧЕНИИ ВСЕХ ТАМОЖЕН К БАЗАМ ДАННЫХ РОСПАТЕНТА.**

По-прежнему существуют сложности контроля за перемещением через таможенную границу РФ товаров, маркированных товарными знаками, зарегистрированными в Роспатенте, но не внесенных в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности, (ТРОИС), содержащий сейчас 1022 товарных знака. Для минимизации временных затрат на получение необходимой информации о правообладателях на такие объекты интеллектуальной собственности существует острая необходимость в подключении всех подчиненных таможен к базам данных Роспатента.

Наладить информационное взаимодействие между пограничными и внутренними таможнями в рамках системы управления рисками с применением срочных профилей риска предложил в своем выступлении начальник Санкт-Петербургской таможни В. Иванов:

— Таможня на границе, подозревая о нарушении, но будучи ограничена во времени и не имея достаточной информации о товаре и о решении правообладателя, может оформить доставку товара с единовременным информированием таможни назначения о направлении контролируемого груза. Совместная работа

только повысит эффективность контроля и приведет к положительному результату. Для реализации такого варианта необходимо пересмотреть вклад каждой таможни в общий результат выполнения контрольного показателя №5 регионального таможенного управления, — отметил он.

До сих пор не решена известная проблема во взаимодействии представителей правообладателей и таможенных органов. Сегодня случаи прямого отказа правообладателей от защиты своих законных прав участились. Некоторые правообладатели, даже будучи уверенными в контрафактности товара, не желают тратить время и средства на судебные разбирательства. Между тем именно они должны занимать активную позицию и всячески содействовать таможне в ее противостоянии контрафакту. Ведь на кону стоит как репутация самого производителя, так и степень доверия рядового потребителя к продукции.

— Мы должны по-новому выстраивать отношения с бизнесом, — анализируя эту проблему, заявил начальник Управления торговых ограничений, валютного и экспортного контроля ФТС России П. Баклаков. — Практика показывает, что залогом успеха в пресечении контрафакта являются слаженные действия таможенных органов и бизнес-сообщества.

Еще одна сложность заключается в том, что при проверке торговых организаций, занимающихся розничной торговлей, выявляется контрафактный товар, выпущенный в свободное обращение более года назад. Это делает невозможным проведение таможенной ревизии в связи с истечением срока постконтроля. Иногда невозможно идентифицировать товар, чтобы соотнести его с конкретной партией товара по ГТД, указанной в счетах-фактурах (исключение составляют автомобили, оборудование, имеющие идентификационные номера).

Огромное значение, по мнению большинства участников заседания, в работе по защите интеллектуальной собственности имеет создание в таможнях специальных подразделений. Замечено, что там, где они есть, объемы выявленных контрафактных товаров значительно увеличились.

Немало больных вопросов подняли на заседании коллеги представители с мест. К примеру, в регионе деятельности Белгородской таможни отсутствуют уполномоченные эксперты (экспертные учреждения), которые могли бы давать экспертное заключение о степени смешения товарного знака с зарегистрированными в



Российской Федерации товарными знаками. Фактически это означает, что работа таможи сужается до борьбы с контрафактной продукцией, на которой используется словесный и изобразительный товарный знак. Но всем хорошо известно, насколько многообразны способы недобросовестной конкуренции, введения в заблуждение потребителей.

— Мы вынуждены обращаться за экспертной оценкой в торгово-промышленные палаты, свидетельства которых не принимают судебные органы. Нам необходимы эксперты, а также специалисты в системе таможенных органов, профессионально занимающиеся проблемой защиты прав интеллектуальной собственности, — подчеркнул начальник Белгородской таможни А. Ушаков.

### РЕШЕНИЕ ЕСТЬ!

Подводя итоги совместного заседания коллегии СЗТУ и ЦТУ, статс-секретарь — заместитель руководителя ФТС России С. Шохин призвал и в дальнейшем наращивать усилия в сфере борьбы по защите прав интеллектуальной собственности, совершенствуя методы,

подходы и практику взаимодействия. В перспективе, как сказал С. Шохин, будет усиливаться роль подразделений таможенной инспекции и процедуры постконтроля. Кардинально изменится вскоре и роль инспектора таможенного поста: именно ему предстоит научиться свободно обращаться не только с существующими базами данных, в том числе с ТРОИС, но и с новым документом, находящимся в стадии разработки, — Реестром культурных ценностей для импортеров.

В проект решения коллегии были внесены предложения организовать и провести стажировку должностных лиц служб федеральных таможенных доходов в СЗТУ и ЦТУ — для обмена положительным опытом практической деятельности и решения проблемных вопросов. Предложено также проработать вопрос о создании в структуре Зеленоградской, Ногинской и Шелковской таможен отделений по защите прав на интеллектуальную собственность.

Коллегией было также решено подготовить и направить в ФТС России обращение с просьбой рассмотреть возможность подключения таможен СЗТУ и ЦТУ к базам Роспатента. **МЭ**

**КОНТРАФАКТНЫЙ  
ТОВАР, ВЫПУ-  
ЩЕННЫЙ В СВО-  
БОДНОЕ ОБРА-  
ЩЕНИЕ**

БОЛЕЕ ГОДА НА-  
ЗАД ДЕЛАЕТ  
НЕВОЗМОЖНЫМ  
ПРОВЕДЕНИЕ ТА-  
МОЖЕННОЙ РЕ-  
ВИЗИИ В СВЯЗИ  
С ИСТЕЧЕНИЕМ  
СРОКА ПОСТКОН-  
ТРОЛЯ.

# NB

Издательство «Морские вести России»  
выпустило «Комментарий  
к Федеральному закону  
«О морских портах в Российской  
Федерации» от 8 ноября 2007 г.  
№ 261-ФЗ.

В комментарии на основе действующего законодательства Российской Федерации и иных нормативных правовых актов разъясняются основные положения нового закона, показывается его преимущества и недостатки, возможные трудности при применении отдельных положений, особенно в первый период после его принятия.

**Заявки на приобретение книги направляйте по адресу:  
105187, Москва, Окружной проезд, д. 15, оф. 622  
Тел./факс (495) 366-62-55, 365-47-22  
Моб. тел. (495) 763-54-20  
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru**





ЛЕЧИТЬ ВАГОНЫ ТАК ЖЕ СЛОЖНО, КАК И ЛЮДЕЙ

# ВАГОНЧИК ТРОНУЛСЯ...

стр. 54-57

11

МЭ

№ 02 (61) 2008

С

ЛЕЧИТЬ ВАГОНЫ, КАК ВЫЯСНИЛОСЬ, ТАК ЖЕ СЛОЖНО, КАК И ЛЮДЕЙ: ВО МНОГОМ ТЕ ЖЕ ПРОБЛЕМЫ – НЕХВАТКА СРЕДСТВ, ТЕХНИКИ, КАДРОВ... ОБ ЭТОМ ШЛА РЕЧЬ НА ПРОШЕДШИЕМ В МОСКВЕ ПЯТОМ КРУГЛОМ СТОЛЕ С АБСОЛЮТНО КОНКРЕТНЫМ НАЗВАНИЕМ: «ЭКСПЛУАТАЦИЯ И РЕМОНТ СОБСТВЕННОГО И АРЕНДОВАННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА». В ОБСУЖДЕНИИ НАСУЩНЫХ ВОПРОСОВ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ БОЛЕЕ 150 ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ОАО «РЖД», ТРАНСПОРТНЫХ, ВАГОНРЕМОНТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ, АССОЦИАЦИЙ СОБСТВЕННИКОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ И НАУЧНЫХ ИНСТИТУТОВ.

Текст: Галина ВЛАСОВА



→ Сегодня железнодорожный транспорт остается основным видом транспорта в России. Более 80% грузооборота и 40% пассажирооборота в транспортной системе страны обеспечивают железные дороги. Именно здесь значительная часть прироста объемов перевозок – почти 90% общего прироста грузооборота и около 60% прироста пассажирооборота. Цифры впечатляют! Но не меньше впечатляет и то, каким образом даются эти обороты.

## СКОЛЬКО ИХ ВСЕГО

Перевозки, объемы, скорости... В погоне за высокими результатами в тени остаются главные труженики – вагоны. Мы даже не всегда представляем, сколько их курсирует по российским рельсам день и ночь. По оценкам экспертов, только ОАО «РЖД» и его структурам принадлежит около 600 тысяч грузовых вагонов. Более 320 тысяч – в собственности компаний-операторов. Прибавьте к ним еще 25 тысяч пассажир-



ских вагонов. Внушительная цифра! Причем она каждый год увеличивается в разы и будет нарастать дальше высокими темпами в ходе реализации инвестиционных планов ОАО «РЖД». Но вагоны не вечны. Их надо не просто поддерживать в пригодном для эксплуатации состоянии, но беречь, холить и своевременно отправлять на «пенсию». Чаще же всего вагон довольствуется лишь латанием дыр и работает на износ. По данным специалистов, треть вагонного парка ОАО «Российские железные дороги» является изношенной. Средний их возраст — 20-23 года, в приватном парке — 14 лет. Но есть вагоны и гораздо старше — такие, которые уже давно пора сдавать в металлолом.

Идея обновления парка не нова. И она худо-бедно, но постоянно претворяется в жизнь. Однако для полнейшей ее реализации нужно укреплять рыночные позиции РЖД и привлекать дополнительные ресурсы. Одновременно с этим для поддержания вагонов в надежном и безопасном состоянии необходимо поднять на новый уровень капитальный и текущий ремонт подвижного состава. Другими словами, нужно решать проблему в комплексе. Причем, если с обновлением парка все более-менее ясно — были бы деньги, то в сфере ремонта сегодня масса вопросов, требующих не только вложений, но и нестандартных решений.

Понятно, что ремонт должен быть качественным, а это невозможно без применения новых технологий. Это, во-первых. Во-вторых, желательно, чтобы ремонт был недорогим. Между тем затраты на капитальный ремонт сопоставимы с затратами на новое производство. В калькуляции себестоимости внутренних железнодорожных перевозок одной из самых расходных статей является ремонт и содержание подвижного состава. На эту статью приходится, в частности, по тепловозному парку до 25%, по электровозному — до 26% и по вагонному — до 45% от общих затрат на эксплуатацию. Кроме того, не стоит забывать, что в производственной деятельности по поддержанию вагонов в работоспособном состоянии с помощью капитальных и текущих видов ремонта заняты станочный парк и персонал, по численности сопоставимые с аналогичными ресурсами сферы основного машиностроения. При этом наблюдается дефицит персонала, что требует перехода к малолюдным технологиям и выпуску новой техники с большими межремонтными циклами.

Ремонт железнодорожного подвижного состава также обладает некоторыми специфическими особенностями: совокупностью технических положений, определяющих необходимый уровень технического состояния подвижного состава, и требованиями отрасли по обеспечению этого уровня. К примеру, без такого требования, как надежность ремонта, невозможна

гарантия качества перевозки в различных эксплуатационных условиях. Следовательно, и сама организация ремонта должна отвечать необходимым требованиям. Таким, в частности, как обеспеченность качественным оборудованием, доступность запчастей.

### У КОГО НЕ ХВАТАЕТ МОЩНОСТЕЙ

Как же сегодня живет вагоноремонтный комплекс? По словам начальника Департамента вагонного хозяйства ОАО «Российские железные дороги» Н. Бочкарева, здесь продолжается модернизация. В оснащение депо оборудованием уже инвестировано 870 млн. рублей. В 2008-2009 годах предусмотрено выделение еще 870 млрд. рублей. Также планируется введение единой информационной системы, которая позволит отслеживать качество и продолжительность ремонта.

Несколько иное положение дел у собственников подвижного состава. Существующие мощности не удовлетворяют всех потребностей в ремонте. Заместитель директора Ассоциации собственников подвижного состава И. Чиганашкина отметила, что из-за нехватки ремонтных мощностей в депо частные вагоны стоят в ожидании ремонта по 40 дней. Операторы опасаются перехода на плановый ремонт «по пробегу» (120 тыс. км). Вагон может исчерпать свой ресурс в любой точке сети Российских железных дорог, а это повлечет его отцепку от состава. Таким образом, собственники могут потерять возможность планировать перевозки.

Участники круглого стола, учитывая недостаточное количество ремонтных хозяйств и их эффективность, предложили несколько путей решения проблемы. Это, к примеру, строительство новых вагоноремонтных предприятий. Увеличение доли ремонтных предприятий, в особенности частных, должно послужить толчком к повышению качества ремонтного обслуживания и компетентности специалистов данной области. Другая мера — реконструкция старых ремонтных хозяйств, приобретаемых в собственность ОАО «РЖД». Среди перспективных путей — вариант создания централизованных предприятий (объединений) по ремонту подвижного состава, в том числе совместных предприятий ОАО «РЖД» и частных владельцев подвижного состава. Такое взаимодействие, несомненно, принесет только пользу российскому парку вагонов, позволив сократить сроки ремонта, повысить конкурентоспособность железной дороги по сравнению с другими видами транспорта.

Во всех вариантах система ремонта должна быть дифференцирована. А главное, здесь должны использоваться современные технологии. Так, по мнению ВНИ железнодорожного

ТОЛЬКО ОАО

«РЖД» И ЕГО

СТРУКТУРАМ

ПРИНАДЛЕЖИТ  
ОКОЛО 600 ТЫСЯЧ  
ГРУЗОВЫХ  
ВАГОНОВ. БОЛЕЕ  
320 ТЫСЯЧ —  
В СОБСТВЕННОСТИ  
КОМПАНИЙ-  
ОПЕРАТОРОВ.

ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ

РЕМОНТНЫХ

МОЩНОСТЕЙ

В ДЕПО ЧАСТНЫЕ  
ВАГОНЫ СТОЯТ В  
ОЖИДАНИИ  
РЕМОНТА ПО  
40 ДНЕЙ.





ОБЪЕМ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА В ЧАСТНЫХ КОМПАНИЯХ ВЫРОС НА 13%

→ транспорта, «если для новых локомотивов это развитие микропроцессорных систем управления с функцией диагностирования и базы обмена данными о техническом состоянии оборудования через сервер депо, то для серийных локомотивов это поддержание эксплуатационной надёжности за счёт ремонтов вида МЛП и различных модернизаций для ненадёжного оборудования».

### КАК ПОБОРОТЬ КОНКУРЕНТОВ

На заседании круглого стола неоднократно звучала мысль о прямой зависимости конкурентоспособности железнодорожных перевозчиков от высококачественного ремонта. Сегодня, к сожалению, конкурентоспособность железнодорожного транспорта в значительной степени сдерживает ситуация разделения вагонных депо на ремонтные и эксплуатационные. А также невозможность ОАО «РЖД» полностью обеспечить ремонт собственных вагонов из-за постоянно растущих объемов ремонтных работ. Осложняет ситуацию и слабая организация ремонта подвижного состава, не принадлежащего ОАО «РЖД». Но если на первый фактор, по сути, повлиять невозможно, ибо, как сказал старший вице-президент ОАО «РЖД» Б. Лapidус, само разделение эксплуатации и ремонта является очень сложным для компании «РЖД», но единственно правильным шагом, хотя бы с точки зрения создания условий для прозрачности и недискриминации ремонтной базы, то совершенствовать остальные направления сам бог велел.

Анализ наиболее показательных тенденций в сфере ремонта подвижного состава прозвучал в выступлении руководителя отдела исследова-

ний железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) В. Савчука. Он начал со статистики.

— Объём капитального ремонта в частных компаниях вырос на 13% — до 22 тыс. вагонов и составил 6,5% от всего частного парка, а деповской ремонт вырос на 36% — до 152 тыс. вагонов и составил 45%, — сказал В. Савчук. — Объём капитального ремонта в «РЖД» снизился на 15% и составил 4% от всего парка холдинга ОАО «РЖД», а деповский ремонт вырос на 3% и составил 45%. Относительное снижение объемов капитального ремонта парка ОАО «РЖД» связано с истечением срока службы у значительного количества вагонов, а также сокращением вагонов, пригодных к капитальному ремонту.

По словам В. Савчука, в среднем качество ремонта для подвижного состава ОАО «РЖД» и частных вагонов на частных предприятиях в 2007 г. снизилось на 2%, на заводах ОАО «РЖД» — на 13%, а в депо ОАО «РЖД» выросло на 2%. Однако показатели качества ремонта изменяются от вида и принадлежности подвижного состава, а также вида ремонтных предприятий. Поэтому достаточно сложно оценить ситуацию. Но в целом качество ремонта в депо ОАО «РЖД» все же выше по сравнению с частными ремонтными предприятиями. В ближайшее время, обратил внимание эксперт института, по большинству видов подвижного состава произойдет выравнивание качества ремонта на частных предприятиях и в депо ОАО «РЖД». А по цистернам и платформам качество ремонта частных предприятий может быть выше, чем на предприятиях ОАО «РЖД». Несмотря на проблемы, препятствующие повышению качества ремонта (дефицит запасных частей и квалифи-

▶ В СРЕДНЕМ КАЧЕСТВО РЕМОНТА ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОАО

«РЖД» И ПРИВАТНЫХ ВАГОНОВ НА ЧАСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ В 2007 Г. СНИЗИЛОСЬ НА 2%, НА ЗАВОДАХ ОАО «РЖД» — НА 13%, А В ДЕПО ОАО «РЖД» ВЫРОСЛО НА 2%.



шированных кадров, их качество), сфера ремонта грузовых вагонов — одна из наиболее привлекательных для частных инвесторов. При этом чем выше закладывается рентабельность предприятиями ОАО «РЖД» на услуги ремонта, тем меньше сроки окупаемости инвестиционных проектов для частных предприятий. В. Савчук отметил, что ремонт грузовых вагонов является сферой, где рост конкуренции способствует росту качества предоставляемых услуг.

### ГДЕ КАЧЕСТВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Наряду с проблемой повышения качества на заседании круглого стола не раз поднимался вопрос о безопасности эксплуатации подвижного состава, в значительной степени зависящей от эффективности ремонта. Перевозчики зачастую отодвигают безопасность на второй план — в срок бы доставить груз! Однако такая работа на «авось» рано или поздно заканчивается плачевно. Качество и безопасность эксплуатации подвижного состава сегодня должна достигаться с помощью внедрения новых инновационных технологий, направленных на экономию топливно-энергетических ресурсов. Именно эта мысль прозвучала в выступлении заместителя директора по научной работе ФГУП ВНИИЖТ С. Барбарича. Он рассказал о преимуществах принципиально новой системы технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов по фактически выполненному объему работ (по пробегу).

— Грузовые вагоны, эксплуатируемые по системе технического обслуживания и ремонта по календарной продолжительности межремонтного периода, в перспективе не должны допускаться к перевозкам на путях общего пользования ОАО «РЖД», — подчеркнул С. Барбарич. — Это связано с отсутствием контроля выполняемой вагоном работы.

Так, по данным ГВЦ ОАО «РЖД», пробег отдельных вагонов в течение полугода достигал 100 тысяч км и более. Следовательно, за установленный период времени выполненная вагоном работа значительно превышает допустимые нормы, что является потенциальной угрозой безопасности движения. Эксплуатация вагонов по системе ремонта «пробег» позволяет в автоматизированном режиме контролировать пробег каждого вагона и при достижении установленных нормативов не допускать его дальнейшую эксплуатацию.

Анализ работы вагонного парка в последние годы подтверждает, по мнению С. Барбарича, правильность выбранного пути дальнейшего совершенствования содержания вагонов. Так, объем выполнения депоовского ремонта грузовых вагонов парка ОАО «РЖД» сократился на 31,2%, капитального — на 27,9%. Таким образом, количество плановых видов ремонта на

один условный вагон полезного парка сократилось с 0,78, до 0,47. Более того, система технического обслуживания и ремонта вагонов «пробег» постоянно совершенствуется. В конце прошлого года было утверждено новое Положение о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, предусматривающее увеличение норматива минимально допустимого пробега грузовых вагонов на серийных тележках между депоовскими ремонтами со 100 тысяч до 110 тысяч км с одновременным увеличением срока межремонтной эксплуатации с 2 до 3 лет. В перспективе существующая система, возможно, будет дополнена ещё одним критерием, характеризующим выполняемую вагоном тонно-километровую работу. Предполагается, что от введения учёта тонно-километровой выполненной каждым вагоном работы будет осуществлен дифференцированный вывод в очередной плановый ремонт при максимальном использовании технического ресурса вагона.

В итоге участники пришли к единому мнению: необходимо привлечение отечественных и зарубежных инвестиций в российские вагоноремонтные предприятия. Сфера ремонта вагонов должна стать привлекательной для частных инвесторов благодаря своей высокой экономической эффективности.

Важным для решения текущих проблем отрасли были признаны грамотное позиционирование ремонтных предприятий на рынке и четкая реализация выработанной стратегии. По прогнозам, в ближайшем будущем в ремонтном секторе железных дорог будут править отдельные могущественные олигополии, которые смогут предоставлять качественное ремонтное обслуживание в краткие сроки и по оптимальным ценам.

МЭ

ПО ПРОГНОЗАМ,

В БЛИЖАЙШЕМ

БУДУЩЕМ

В РЕМОНТНОМ

СЕКТОРЕ

ЖЕЛЕЗНЫХ  
ДОРОГ БУДУТ  
ПРАВИТЬ ОТ-  
ДЕЛЬНЫЕ МОГУ-  
ЩЕСТВЕННЫЕ  
ОЛИГОПОЛИИ

### НАЦИОНАЛЬНЫЙ НАГРАДНОЙ ФОНД. КОМИТЕТ ПО НАГРАЖДЕНИЯМ



В соответствии с задачами по награждению граждан Российской Федерации за их профессиональную деятельность и заслуги перед Родиной, Национальным Наградным Фондом учреждены:

— орден «За заслуги перед Военно-морским флотом» I, II, III степени (вручается за безупречную службу в Военно-морском флоте в течение 10, 15, 20 лет)

— орден «За заслуги» (вручается сотрудникам речных и морских портов, пароходств, морских и речных регистров, плав-состава морских, речных судов, технических служб, сотрудникам СОРОССа).

Списки и фотографии награждаемых публикуются на

[www.firedept.spb.ru](http://www.firedept.spb.ru).

Представления на награждение и характеристики на награждаемых необходимо высылать по адресу: 191025, г. Санкт-Петербург, а/я 257, Национальный Наградной Фонд. Тел.: (812) 991-01-16.

[www.firedept.spb.ru](http://www.firedept.spb.ru)



# ДАЕШЬ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЮ ВСЕЙ СТРАНЫ!

стр. 58-60

12

МЭ

№ 02 (61) 2008

С

ПО ДАННЫМ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ, ИНВЕСТИЦИИ ТОЛЬКО В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В 2008-2010 гг. СОСТАВЯТ \$41,5 МЛРД. РЕ-ФОРМА ОАО «РЖД», СОЗДАНИЕ НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И УЗЛОВ, РОСТ ГРУЗОПОТОКОВ ТРЕБУЮТ ИНОГО КАЧЕСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛОГИСТИКИ. О ТОМ, КАК ИМЕННО БУДЕТ МЕНЯТЬСЯ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК И КАКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К НЕМУ БУДУТ ПРЕДЪЯВЛЕНЫ СО СТОРОНЫ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ, ОБСУЖДАЛОСЬ НА ПРОШЕДШЕМ ФОРУМЕ «ЛОГИСТИКА-2008».

Текст: Анна УЛЬЯНОВА

→ В форуме принимали участие представители и первые лица более 100 крупных транспортных-экспедиторских, страховых, лизинговых компаний и банков.

## СТАБИЛЬНОСТЬ И ДИСБАЛАНС

Как выяснилось, транспортная система страны функционирует достаточно стабильно. Наиболее сложный период развития ее инфраструктуры остался позади. Об этом заявил председатель Комитета по транспорту Государственной Думы РФ Сергей Шишкарев.

— Однако рост объемных показателей транспортного сектора привел к возникновению ряда дисбалансов. Главный из них — между развитием транспортной инфраструктуры и основных фондов в целом, который будет углубляться по мере экономического роста. Этот факт является не просто причиной неудобств, а даже противоречит концепции устойчивого развития, — тут же опроверг сам себя Шишкарев.

По его словам, существует тесное взаимодействие между развитием транспортной системы и пространственным распределением экономической активности. Проще говоря, надежная транспортная система — именно тот инструмент, который способен внести существенный вклад в исправление экономического и социального неравенства в развитии регионов. А такой факт налицо! И сложилась она под влиянием целого ряда

обстоятельств: речь о неравномерности существующего и потенциального уровня и размещения производительных сил, о различиях в структуре и объемах товарообмена регионов, связанных с территориальным разделением труда, о неравных уровнях социально-экономического положения регионов и др.

Итак, транспортная инфраструктура требует коренной модернизации, реконструкции и обновления! Дело, как водится, за малым... Решение этой задачи в среднесрочной перспективе невозможно без широкого привлечения частного капитала, в первую очередь отечественного. Для этого государством должны быть созданы соответствующие условия. Одним из перспективных путей развития инвестиционного поля является объединение ресурсов государства и частного сектора в различных формах государственно-частного партнерства.

Вообще транспорт представляет собой один из классических примеров функционирования различных форм государственно-частного партнерства. И это понятно! Во-первых, транспорт — средство реализации экономической деятельности и жизни общества. В этом смысле большинство транспортных проектов имеют большое социально-экономическое значение. Во-вторых, транспортная инфраструктура — капиталоемкая отрасль. В связи с чем финансирование первоначального этапа выливается в довольно значимые суммы.

▶ **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ  
ТРАНЗИТНОГО  
ПОТЕНЦИАЛА  
РОССИЙСКОЙ  
ТРАНСПОРТНОЙ  
СИСТЕМЫ,** ПРЕЖ-

ДЕ ВСЕГО В ЕВРО-АЗИАТСКОМ СООБЩЕНИИ, ОБЕСПЕЧИТ СТЫКОВКУ РОССИЙСКИХ КОММУНИКАЦИЙ С СИСТЕМОЙ ПАНЬЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ



Причем в развитие транспортных коммуникаций и транспортных узлов заложен большой потенциал. На основе системы транспортных коридоров могут быть сконцентрированы ресурсы, направленные на освоение важнейших грузо- и пассажиропотоков. Использование транзитного потенциала российской транспортной системы, прежде всего в евро-азиатском сообщении, обеспечит стыковку российских коммуникаций с системой панъевропейских транспортных коридоров, оптимизирует взаимодействие различных видов транспорта, снизит экологическую нагрузку, создаваемую транспортными системами.



СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ, председатель Комитета по транспорту Государственной Думы РФ

Приоритетное значение развития и координации инфраструктуры различных видов транспорта подчеркнуто и в стратегии развития транспорта России до 2020 года. Такой комплексный подход должен быть положен в основу долгосрочных планов развития транспортного комплекса страны.

Существуют руководящие-направляющие положения и на среднесрочную перспективу. Уже разработана и сейчас рассматривается в правительстве и в Госдуме федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы». Проект ФЦП предусматривает реализацию комплексных инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры и технологий, а именно: аэропортов-хабов, морских портов, терминально-логистических систем. Важным координирующим инфраструктурным элементом здесь определены мультимодальные терминально-логистические центры и комплексы, одновременно выполняющие функции по перевалке, хранению, сортировке, расфасовке, упаковке и переупаковке грузов. Сегодня работа по созданию сети таких центров, оснащенных современными электронными средствами учета и контроля за движением грузов и транспортных средств, находится в начальной стадии. Как предполагается, терминально-логистические центры выведут на более высокую степень развития интеграцию различных видов транспорта, будут способствовать снижению издержек и повышению конкурентоспособности российского транспорта в целом.

### РЕЧКА, МОРЕ – ОДНО ПОЛЕ

Вполне логично определение как терминально-логистических центров морских и речных портов. Именно здесь – пункт, в котором пересекаются и взаимодействуют различные

виды транспорта. Но стал ли порт точкой экономического роста? Эта тема также послужила поводом обсуждения на форуме.

Известно, что доставка груза водным транспортом является наиболее экономичным и точным по времени путем. Даже несмотря на повышение стоимости фрахта, возможна полноценная доставка груза в любой пункт назначения. Однако если мы говорим о минимальных затратах, которые возникают в связи с отправлением груза, то затраты на развитие портов и их модернизацию находятся в пределах максимума. Экспертом по этому вопросу выступил председатель совета директоров Ростовского речного порта Олег Грызлов.

– Сегодня основные портовые мощности подошли к пределу своих пропускных способностей. Это произошло на фоне существенных изменений в составе грузооборота, где резко возрос удельный вес массовых (наливных и навалочных) грузов. Поэтому существующие специализированные и универсальные комплексы, построенные в 60-х годах прошлого века, не удовлетворяют современным потребностям, – отметил он.

По словам Грызлова, на портовых акваториях уже нет достаточных глубин, поскольку за прошедший период сменилось три поколения морских судов. Кроме того, нет и многолетней портовой ориентации на перевалку экспортных грузов, что привело к дефициту портовых мощностей, ориентированных на импортное направление. Особенно это сказывается на возможности обработки контейнерных и накатных грузов. И, как обычно, слаба организация функционирования и техническая оснащенность таможенных и пограничных органов в пунктах пропуска через государственную границу, что существенным образом сказывается на времени обработки груза.

СУЩЕСТВУЮЩИЕ  
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ И УНИВЕРСАЛЬНЫЕ  
КОМПЛЕКСЫ,

ПОСТРОЕННЫЕ В 60-Х ГОДАХ ПРОШЛОГО ВЕКА, НЕ УДОВЛЕТВОРЯЮТ СОВРЕМЕННЫМ ПОТРЕБНОСТЯМ.





У КОНТЕЙНЕРОВ БОЛЬШОЙ ПОТЕНЦИАЛ.

как раз такие качества, которыми российский транспорт традиционно не блещет.

Важным направлением повышения эффективности перевозок стало развитие интермодальных технологий на основе прежде всего контейнеризации транспортной системы. Конечно же, российский рынок контейнерных перевозок имеет значительный потенциал к росту. Но, как водится, потенциал сдерживается рядом негативных факторов. На одной чаше весов – всевозрастающая потребность таких перевозок, обусловленная структурой экономики и экспортно-импортного баланса, географическое расположение России с уникальными возможностями по созданию комплексных услуг для обслуживания постоянно растущего грузопотока в направлении Юго-Восточная Азия – Европа. На другой – низкая конкурентоспособность на рынке портовых услуг (особенно Дальнего Востока), недостаточное развитие наземной (в особенности железнодорожной) контейнерной инфраструктуры, слабая технологическая отработанность линейных железнодорожных сервисов (УКП), неудачные действия государства в сфере тарифного регулирования и таможенного режима.

Отставание в уровне контейнеризации, как считают участники форума, может стать серьезным препятствием для интеграции России в мировой рынок перевозок, для развития транзита и других форм экспорта транспортных услуг, а также для снижения транспортных издержек в экономике. О необходимых мерах, которые должны быть незамедлительно приняты в этом сегменте экономики, сказал вице-президент по линейно-логистическому дивизиону транспортной компания FESCO Сергей Костян.

– Необходимо срочное изменение тарифной политики в отношении транзитных перевозок, создание удобных условий (тарифных и технологических) для функционирования линейных сервисов на железной дороге, внесение изменений в налоговое и таможенное законодательство (ставки НДС по судам, отмена требований по таможенному оформлению контейнеров как груза), – подчеркнул он.

И здесь без взаимодействия государства и частного бизнеса, а также появления крупных интегрированных игроков, способных обеспечить однонаправленность интересов поставщиков услуг, – не обойтись!

МЭ

→ Но, несмотря ни на что, все активнее заявляют о себе тенденции дальнейшего активного роста грузопотока. И... все больше дают о себе знать проблемы, стоящие перед отраслью в целом. Проблемы, которые не решаются все последние 15 лет! На опыте работы Ростовского речного порта Грызлов очертил в целом скорбную картину состояния внутренних водных путей:

– Существует настоятельная необходимость урегулирования земельного вопроса, содержания пунктов пропуска через государственную границу, развития инфраструктуры, необходимой для дальнейшего наращивания портовых мощностей, решения проблемы дефицита флота класса «река-море» и вопроса подготовки квалифицированных кадров в отрасли, – перечислил он.

### С КОНТЕЙНЕРОМ ПО МИРУ

Развитие транспортной системы, инфраструктуры, терминально-логистических центров подразумевает в первую очередь расширение интермодальных перевозок. По мнению участников форума, они существовали всегда. Ведь грузы перевозились разными видами транспорта. Но лишь с развитием глобальной информационной системы и интеллектуальных методов контроля такие перевозки стали отдельным видом бизнеса. Тем делом, где решающее значение приобрели сроки доставки груза, его сохранность в пути и скоординированность всех этапов транспортировки. А это

**ВАЖНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗОК СТАЛО РАЗВИТИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА ОСНОВЕ ПРЕЖДЕ ВСЕГО КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.**



Экономика, управление, транспорт

*транспортное*

# ДЕЛО РОССИИ

Приглашаем Вас, соискатели ученых степеней!

Журнал «Транспортное дело России»

издается с 1999 года, в т.ч. и как издание ВАК РФ.

Предлагаем публикацию научных трудов  
по всем отраслям и направлениям научной деятельности.

- ✓ **Корпоративно:** научные сборники «Транспортное дело России»
- ✓ **Индивидуально:** статьи в очередных номерах журнала.

✓ **Уже изданы:**

- сборник «Проблемы водного транспорта Российской Федерации» – по Югу России;
- сборники «Морскому транспорту – инновации и эффективность», «Наука и практический опыт дальневосточников – интенсификации деятельности морского транспорта России» и «Актуальные вопросы безопасности и эффективности транспортного комплекса» – по Дальнему Востоку;
- сборник Астраханского государственного технического университета – «Морские технологии, энергетика, транспорт»;
- сборники «Инновационные проекты на транспорте» и др.

**У нас:**

- Индивидуальная работа с авторами
- Оперативный выход материалов

**Уникальный случай – доступно каждому**

Справки по тел./факсу: (495) 366-62-55, 365-47-22

Тел.: 763-54-20

e-mail: [morvesti@mail.cnt.ru](mailto:morvesti@mail.cnt.ru),

[www: morvesti.ru/tdr/](http://www.morvesti.ru/tdr/)

Отпечатано в ГУП «ИПК «Московская правда», 101990,  
Москва, Поголовский пер., д. 3.  
Тираж 350 экз. Общий тираж 1000 экз.

Журнал выходит с 1999 года, в т.ч. и как издание ВАК РФ



# УСТАВ Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)

СТР. 62-67

13

МЭ

№ 02 (61) 2007

С

22 ОКТЯБРЯ 2007 г. ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ВСЕМИРНОГО КОНГРЕССА ФИАТА В ДУБАЕ (ОАЭ) ПРИНЯЛО РЯД ДОПОЛНЕНИЙ К УСТАВУ ФИАТА, ДЕЙСТВОВАВШЕМУ С 17 ОКТЯБРЯ 2001 ГОДА. В СВЯЗИ С ЭТИМ БЫЛ УТВЕРЖДЕН НОВЫЙ УСТАВ ФИАТА № 10/114, КОТОРЫЙ ЗАМЕНИЛ УСТАВ № 10/113, ПРИНЯТЫЙ 17 ОКТЯБРЯ 2001 ГОДА.

МЫ ПРИВОДИМ ПЕРЕВОД ТЕКСТА НОВОГО УСТАВА ФИАТА, ВСТУПИВШЕГО В СИЛУ С 22 ОКТЯБРЯ 2007 г.

Текст: Валентин БАЛАЛАЕВ

## Статья 1. Наименование, местонахождение и организационно-правовая форма

1.1. В соответствии со статьей 60 фф Гражданского кодекса Швейцарии под наименованием Международная федерация экспедиторских ассоциаций на французском, немецком и английском языках понимается «Ассоциация».

Ассоциация имеет сокращенное наименование «ФИАТА».

1.2. ФИАТА действует под эмблемой, включающей в себя сокращенное наименование «ФИАТА», в виде приложения к настоящей статье. Все права на использование организационно-правовой формы и применение эмблемы принадлежат ФИАТА.

1.3. Местоположением и юридическим адресом ФИАТА и секретариата ФИАТА является Цюрих, Швейцария.

1.4. В настоящем Уставе все грамматические предложения даны в форме мужского рода. В тех случаях, когда это целесообразно, может применяться грамматическая форма в женском роде.

## Статья 2. Цели ФИАТА и средства достижения этих целей

2.1. Цели ФИАТА заключаются в представлении интересов национальных и региональных экспедиторских ассоциаций, в защите, поддержке и координации профессиональных и отраслевых интересов на международном уровне. Эти цели достигаются следующими средствами:

2.1.1. Поддержанием контактов с национальными и наднациональными властными структурами, с транспортными и коммерческими ассоциациями.

2.1.2. Участием в качестве члена в вышеуказанных структурах, ассоциациях и подобных организациях, а также посредством сотрудничества с перечисленными структурами, преследующими такие или подобные цели.

2.1.3. Активным участием в установлении обычаев и правил в международных деловых отношениях.

2.1.4. Содействием распространению информации об экспедиторской сфере деятельности и внедрению экспедирования в общественные работы.

2.1.5. Публикацией специальной литературы и материалов, касающихся экспедиторской сферы деятельности.

2.1.6. Оказанием поддержки своим членам.

2.1.7. Профессиональным обучением и организацией деловых семинаров.

2.1.8. Оказанием содействия в объединении экспедиторов, организации честной конкуренции между ними и в обмене деловым и профессиональным опытом.

2.1.9. Участием в решении частных и общих вопросов в сфере коммерции и транспорта.

2.2. ФИАТА – некоммерческая организация и не имеет своей целью извлечение прибыли.

## Статья 3. Денежные средства и обязательства

3.1. Денежные средства на финансирование деятельности ФИАТА поступают от вступительных взносов, членских взносов, пожертвований, доходов и поступлений от оказываемых ФИАТА услуг.

3.2. Ответственность ФИАТА ограничена ее активами.



Статья 4. Членство в ФИАТА

4.1. Членами ФИАТА могут быть:

- а) действительные члены;
- б) групповые члены;
- г) индивидуальные члены;
- д) почетные члены.

4.1.1. Члены ФИАТА должны активно содействовать достижению ассоциацией своих целей. При этом они должны руководствоваться настоящим Уставом, деловыми правилами, указаниями Президентского совета и решениями Общего собрания ФИАТА.

4.1.2. Члены ФИАТА обязаны представлять ФИАТА требуемую информацию, в частности для статистических целей.

4.2. Действительными членами ФИАТА являются организации, представляющие полностью или частично экспедиторский сектор экономики отдельной страны или региона, определенного Президентским советом.

4.2.1. Принятие в действительные члены ФИАТА и исключение из членов ФИАТА должно производиться Общим собранием по представлению Президентского совета. Решение Общего собрания является окончательным.

4.2.2. Каждый действительный член имеет право вносить предложения и делать запросы, выдвигать кандидатуры, избирать и быть избранным.

Каждый действительный член имеет право голоса.

4.2.3. Действительный член имеет право размещать логотип ассоциации на своих канцелярских документах.

Только действительный член имеет право представлять экспедиторские документы ФИАТА в распоряжение своих членов в соответствии с указаниями ФИАТА.

4.2.4. В исключительных случаях Общее собрание по предложению Президентского совета может предоставить индивидуальному члену статус действительного члена. Этот статус действует до тех пор, пока страна или регион не учредит ассоциацию, или до тех пор, пока в ФИАТА не поступит заявление от новой организации о приеме ее в действительные члены.

4.2.5. Секретариат ФИАТА должен немедленно информировать действующего действительного члена страны или региона о поступлении в ФИАТА заявления на получение статуса нового действительного члена. Действующий действительный член имеет право внести возражение против представления статуса действительного члена новой организации. Это возражение должно быть представлено в Секретариат ФИАТА в течение четырех недель. Общее собрание должно руководствоваться этим возражением.

4.3. Групповые члены.

Групповыми членами могут быть:

- а) международные организации, представляющие экспедиторскую отрасль деятельности группы стран или регионов;

- б) международные экспедиторские круги, представляющие экспедиторскую отрасль деятельности или отрасли, тесно связанные с экспедированием;

- с) международные ассоциации, члены которых осуществляют активную деятельность в экспедиторской сфере.

Членство в ФИАТА группового члена, указанного в пункте а) может быть осуществлено только в случае, если все члены этого группового члена являются ассоциациями, которые в свою очередь входят в состав ФИАТА.

4.3.1. Прием в ФИАТА и исключение групповых членов из состава ФИАТА осуществляется по предложению Президентского совета решением Общего собрания. Решение Общего собрания является окончательным.

4.3.2. Каждый групповой член наделен правом избирать и быть избранным через посредство делегата этого группового члена.

4.4. Индивидуальные члены.

Индивидуальными членами являются экспедиторские организации или юридические лица, тесно связанные с экспедиторской отраслью деятельности.

4.4.1. Принятие экспедиторского предприятия в индивидуальные члены ФИАТА требует письменного подтверждения действительного члена страны или региона, из которых поступает заявление экспедиторской организации о приеме в индивидуальные члены ФИАТА.

Принятие и исключение индивидуального члена из состава ФИАТА должно производиться решением Президентского совета.

Решение Президентского совета является окончательным.

4.4.2. Индивидуальные члены не имеют права вносить предложения, не могут голосовать и избирать.

4.4.3. Индивидуальный член может по собственной инициативе помещать логотип ФИАТА на собственных канцелярских документах, печатных и рекламных материалах. Однако индивидуальный член ни в коем случае не может помещать логотип ФИАТА на транспортном документе любого содержания и описания.

4.5. Почетные члены.

Почетным членом является любое лицо, оказавшее ФИАТА или экспедиторской сфере деятельности особую услугу.

4.5.1. Присвоение звания почетного члена и лишение этого звания осуществляется по представлению Президентского совета решением Общего собрания.

4.5.2. Почетные члены не имеют права ни вносить предложения, ни голосовать, ни избирать, ни быть избранными.

4.6. Начало, приостановка и окончание членства в ФИАТА.

4.6.1. Членство в ФИАТА начинается с получения в письменном виде информации о решении, подтверждающем принятие в члены ФИАТА, и поступления на счет ФИАТА вступительных и членских взносов, указанных в письменной информации.



4.6.2. Членство в ФИАТА может быть приостановлено в случае, если член не выполнит в установленный срок свои финансовые обязательства.

Секретариат должен информировать члена в письменном виде о приостановке его членства в ФИАТА.

Приостановка считается отмененной после поступления на счет ФИАТА просроченных платежей.

4.6.3. Членство в ФИАТА заканчивается:

а) после уведомления о выходе члена из ФИАТА, направленного в Секретариат ФИАТА за шесть месяцев до начала календарного года. Уведомление о прекращении членства должно быть представлено в Секретариат заказным письмом;

б) после прекращения деятельности юридического лица, члена ФИАТА, группового или индивидуального члена;

в) если индивидуальный член не выполнит свои финансовые обязательства в течение четырех недель после вторичного предупреждения в письменном виде и/или в случае прекращения членства в ФИАТА действительного члена;

г) в связи с исключением из членов ФИАТА по представлению Президентского совета решением Общего собрания в случае, если действия действительного члена ФИАТА противоречат интересам ФИАТА и если этот член расположен в стране или в регионе, где находится второй действительный член ФИАТА, или в случае любого другого нанесения ущерба интересам ФИАТА.

При этом должна приниматься во внимание важность этого ущерба, например, если членство приостанавливалось дважды. Перед исключением или прекращением членства исключаемому члену должен быть предоставлен двухнедельный льготный период для объяснения своей позиции в Президентском совете. Об этом исключаемый член должен быть уведомлен в письменном виде.

4.6.4. Членство представителя ассоциации в органах и структурах ФИАТА прекращается автоматически, если член ФИАТА, делегировавший своего представителя, прекращает свое членство в ФИАТА. Это положение распространяется на действительное и групповое членство. Однако это положение не распространяется на почетное членство.

4.6.5. В случае приостановки права на членство в соответствии со статьей 4.6.2. Президентский совет должен определить, прекращается ли членство делегата этого члена в рабочем органе ФИАТА.

4.7. Вступительные и членские взносы в ФИАТА.

Члены ФИАТА обязаны:

а) оплачивать вступительные взносы в течение четырех недель после получения в письменном виде информации о приеме в ФИАТА (ст. 4.6.1);

б) оплачивать годовой членский взнос до 31 мая текущего календарного года.

4.7.1. Членские взносы, взимаемые в соответствии со статусом члена и бюджетными потребностями ФИАТА, должны быть структурированы по различным категориям. Распределение членов по категориям, относящимся к действительным членам и к групповым членам, должно быть установлено исходя из экономического положения страны или региона.

Президентский совет определяет отнесение страны или региона к соответствующей категории.

4.7.2. Сумма членских взносов устанавливается Общим собранием. Максимальный членский взнос ни в коем случае не должен превышать суммы в 75000 швейцарских франков.

4.7.3. Расчеты и правила, определяющие размеры членских взносов, должны представляться на одобрение Общего собрания.

Президентский совет в качестве временной меры, в виде исключения, может определять размер вступительных взносов.

4.7.4. Почетные члены освобождаются от оплаты членских взносов.

4.7.5. Исключенный или выходящий из ФИАТА член остается обязанным оплатить все взносы на дату исключения или выхода из ФИАТА.

## Статья 5. Руководящие органы ФИАТА

5.1. Руководящие органы ФИАТА представлены следующим образом:

- а) Общее собрание,
- б) Президентский совет,
- в) расширенный совет директоров,
- г) аудиторы.

5.2.1. В обязанности Общего собрания входит:

- а) внесение поправок в Устав ФИАТА;
- б) прием в ФИАТА и исключение из ФИАТА действительных и групповых членов;
- в) утверждение годовых отчетов о деятельности ФИАТА;
- г) утверждение финансовых отчетов, годовых бюджетов и аудиторских отчетов;
- д) внесение дополнительных поправок в повестки дня Общего собрания;
- е) предоставление Президентскому совету дотаций;
- ж) избрание и освобождение от обязанностей членов Президентского совета, президента, генерального секретаря и казначея ФИАТА;
- з) избрание и освобождение членов расширенного совета директоров;
- и) избрание аудиторов;
- к) утверждение и освобождение председателей институтов и руководителей региональных и постоянных комитетов и их заместителей;
- л) предоставление и отмена почетного членства;
- м) определение категории членства и размера взносов;
- н) утверждение условий и правил деловой активности;
- о) учреждение, слияние и ликвидация институтов;
- п) роспуск ФИАТА;



р) распределение средств ФИАТА в случае ее роспуска.

5.2.2. Общее собрание должно созываться президентом один раз в году. Письменное приглашение на собрание с указанием времени его проведения и повестки дня должно быть направлено действительным и групповым членам как минимум за шесть недель до открытия собрания.

5.2.3. Предложения по расширению или изменению повестки дня Общего собрания должны быть представлены в Секретариат как минимум за две недели до начала Общего собрания.

5.2.4. Президент председательствует на Общем собрании. В случае невозможности его председательствования собрание ведет предыдущий президент. Председатель собрания подписывает составленный директором протокол собрания и основные его решения.

5.2.5. Решения Общего собрания принимаются простым большинством голосов участников, присутствующих на собрании. Для принятия решений о дополнении и изменении Устава и о роспуске ФИАТА требуется две трети голосов присутствующих на собрании его участников.

Общее собрание, проводимое на регулярной основе, правомочно принимать решения независимо от числа присутствующих на собрании участников, имеющих право голоса.

5.2.6. Чрезвычайные общие собрания проводятся по требованию Президентского совета или по требованию 20% членов, обладающих правом голоса. В последнем случае собрание проводится в течение восьми недель после подачи этого письменного требования.

5.2.7. Каждый действительный член обладает правом на четыре голоса, которые должны осуществляться четырьмя делегатами.

Если страна или регион представлены в ФИАТА двумя действительными членами, то каждый из этих членов имеет право на два голоса.

Один делегат Общего собрания может пользоваться максимально двенадцатью голосами, включая его собственный.

5.2.8. Подробности проведения процедуры голосования и выборов совместно с процедурой выдвижения кандидатов должны разрабатываться в избирательных правилах и утверждаться Общим собранием.

5.3. Президентский совет.

5.3.1. Президентский совет состоит из президента, предыдущего президента, который является заместителем президента, генерального секретаря, казначея и трех старших вице-президентов. При формировании Президентского совета необходимо обращать внимание на равное представительство во всех секторах экспедирования и на взаимное замещение в составе Президентского совета.

Каждый член Президентского совета должен нести ответственность за деятельность одного или более отдельных секторов.

5.3.2. Президентский совет отвечает за деятельность исполнительных органов ФИАТА и за решение задач, предусмотренных Уставом ФИАТА и решениями Общего собрания. Президентский совет представляет ФИАТА в от-

ношениях с любой третьей стороной. Как правило, в основном это представительство должно осуществляться двумя членами Президентского совета. Президентский совет также отвечает за утверждение бюджетов институтов, региональных и постоянных комитетов и специальных рабочих групп.

5.3.3. Действительные и групповые члены должны информировать в письменном виде Секретариат о фамилиях кандидатов на должность президента, генерального секретаря, казначея и других членов Президентского совета не позже, чем за четыре месяца до Общего собрания с указанием конкретного сектора экспедиторской деятельности, который мог бы возглавить тот или иной кандидат.

Срок полномочий членов Президентского совета ограничен двумя годами. Полномочия начинаются и оканчиваются одновременно с началом и окончанием полномочий Общего собрания.

По завершении действия своих полномочий президент становится «непосредственным прошедшим президентом» на следующие два года. По истечении этого срока «непосредственный прошедший президент» может быть избран в Президентский совет, как и любой другой член Президентского совета, но не в качестве президента.

Членство в Президентском совете может быть прекращено, если его член перестает представлять в совете действительного или группового члена.

Досрочное прекращение полномочий или неизбрание в Президентский совет означает одновременное исключение из состава Президентского совета.

5.3.4. Президентский совет устанавливает кворум для проведения заседаний. Этот кворум ограничен как минимум четырьмя членами, включая президента или его заместителя. Принятие решений Президентского совета происходит простым большинством голосов присутствующих на заседании членов.

В случае равенства поданных голосов голос президента является решающим. Директор должен вести протокол заседания Президентского совета и всех его решений. Протокол должен быть подписан президентом.

Президентский совет может принимать решения путем письменного обмена, если против этого не выступают 50% его членов. Решения, принятые подобным образом, должны быть включены в повестку следующего заседания.

5.3.5. Заседания Президентского совета проводятся по мере необходимости как минимум два раза в год.

5.3.6. Порядок работы Президентского совета устанавливается Президентским советом в деловых правилах и утверждается Общим собранием.

5.4. Расширенный совет.

5.4.1. Расширенный совет включает в себя Президентский совет, председателей институтов, региональных и постоянных комитетов. В дополнение к этому составу расширенного совета, избранному по должности, Общее собрание избирает еще 12 вице-президентов, так называемых выборных членов.

Эти 12 вице-президентов предлагаются действительными и групповыми членами.



Каждая ассоциация или групповой член может предложить только одну кандидатуру в состав расширенного совета. Это предложение должно быть представлено в Секретариат ФИАТА не позже, чем за четыре месяца до Общего собрания.

Структура расширенного совета должна отражать насколько возможно равное представительство его членом от различных географических регионов и от наличия и важности в них сферы международного экспедирования.

Членство в расширенном совете является почетным и его члены должны соблюдать в работе совета конфиденциальность.

Расширенный совет проводит свои заседания как минимум два раза в году.

Президент созывает общие собрания и заседания через посредство Секретариата ФИАТА.

5.4.2. Выборные члены избираются сроком на два года. Возможно переизбрание на последующие двухгодичные сроки.

5.4.3. Президент председательствует на заседаниях расширенного совета. Он или его заместитель обязаны проводить заседания расширенного совета. Заместитель президента избирается расширенным советом из числа выборных членом на двухгодичный срок простым большинством голосов присутствующих на заседании членом. Возможно переизбрание членом расширенного совета. Директор ведет протокол заседания и его решений. Протокол подписывается лицом, председательствовавшим на заседании.

5.4.4. В обязанности расширенного совета входит:

- а) оказание консультативных услуг Президентскому совету;
- б) оказание поддержки Секретариату в решении отраслевых и региональных задач;
- в) принятие годового отчета;
- д) составление рабочих программ для институтов и постоянных комитетов;
- е) координация работы институтов;
- ж) координация работы постоянных комитетов;
- з) поддержание взаимодействия между институтами, региональными и постоянными комитетами;
- и) защита региональных интересов и назначение конкретных членом для деятельности в отдельных регионах, а также назначение конкретных представителей ФИАТА в различных международных организациях и составление отчетов об их деятельности;
- к) другие функции, делегированные Общим собранием.

5.4.5. Расширенный совет принимает решения простым большинством голосов присутствующих на заседании членом. В случае равного числа голосов голос президента имеет решающее значение.

5.4.6. Расширенный совет разрабатывает правила для своей деятельности. Правила утверждаются Общим собранием.

5.5. Аудиторы.

5.5.1. Общее собрание выбирает из числа своих членом двух финансовых аудиторов и одного заместителя аудитора. Ни один из них не может быть членом Президентского или расширенного совета. Аудиторы проверяют ведение бухгалтерских книг, счетов и отчетов Общему собранию на соответствие этих книг, счетов и отчетов нормативным документам.

5.5.2. Аудиторы выбираются на двухгодичный срок. Возможно переизбрание. Срок полномочий аудиторов начинается и кончается с началом и концом срока полномочий Общего собрания.

#### Статья 6. Генеральный секретарь и казначей

6.1. Генеральный секретарь в дополнение к своим задачам, решаемым в рамках деятельности Президентского совета, обязан обеспечить соблюдение статей Устава, правильность выборов, исполнение правил работы ФИАТА, решений Президентского совета и Общего собрания. Генеральный секретарь координирует деятельность всех органов ФИАТА и обеспечивает беспрепятственное и спокойное выполнение ими своих функций.

6.2. Казначей должен быть опытным специалистом в деле бухгалтерского учета и отчетности. Он отвечает за правильность бухгалтерских записей, за подготовку финансовых отчетов, таких как бюджет, баланс доходов и расходов, прибыли и убытков, докладов о финансовом положении ФИАТА.

Казначей должен предоставить аудитору информацию и консультацию, необходимые для годовых аудиторских проверок, подготовки годовых налоговых деклараций, и осуществлять контроль за портфелем инвестиций. Казначей должен быть в состоянии возложить на себя дополнительную ответственность в сфере транспорта и логистики.

#### Статья 7. Институты, региональные комитеты, постоянные комитеты, специальные рабочие группы

7.1. Президентский совет может делегировать отдельные свои функции соответствующим институтам, в частности функции, касающиеся деятельности наземного, морского, воздушного и смешанного видов транспорта, логистики и таможни, деловых отношений и информационной технологии.

7.2. Президентский совет может поручить постоянным комитетам подготовку решений, сбор рекомендаций, провести профессиональные консультации.

7.2.1. Президентскому совету разрешается после консультации с расширенным советом учреждать региональные комитеты, которым по усмотрению Президентского совета может быть предоставлена политическая автономия в отношении вопросов, касающихся их регионов. Региональные комитеты являются только наднациональными организациями. В дальнейшем региональные комитеты должны стать самофинансируемыми организациями за счет источников, поступающих от своих собственных членом.

7.3. Президентский совет может формировать специальные рабочие группы для решения конкретных задач.



7.4. Президентский совет принимает решения о роспуске и объединении постоянных комитетов и специальных рабочих групп.

7.5. Расширенный совет запрашивает любой орган ФИАТА о предоставлении ему информации по конкретным вопросам, а также по вопросам, касающимся их организационной структуры.

7.6. Члены органов ФИАТА выступают экспертами по конкретным вопросам, относящимся к сфере их деятельности. Деятельность этих членов является почетной, и они обязаны соблюдать конфиденциальность.

7.7. Заседания институтов и постоянных комитетов являются открытыми для всех членов ФИАТА и других заинтересованных сторон в той мере, в которой председательствующий на заседании позволяет этим сторонам присутствовать на конкретном заседании.

7.8. Все органы ФИАТА в своей деятельности руководствуются разработанными этими органами правилами, которые утверждаются Общим собранием или Президентским советом в случаях, касающихся деятельности постоянных комитетов.

7.9. Действительные и групповые члены могут предлагать кандидатуры в делегаты и в их заместители с общим правом голоса в каждом институте.

Если одновременно выступают несколько действительных или групповых членов от одной страны или от одного региона, они могут иметь только один голос.

7.10. Члены постоянных комитетов и специальных рабочих групп назначаются соответствующими председателями комитетов и групп, и обязанности членов этих комитетов и групп подтверждаются Президентским советом.

7.11. Председатели институтов, постоянных комитетов и их заместители утверждаются Общим собранием по представлению Президентского совета.

7.11.1. Председатели специальных рабочих групп и их заместители назначаются и отзываются Президентским советом по представлению расширенного совета.

7.11.2. Срок полномочий председателей институтов и постоянных комитетов и их заместителей составляет два года.

Течение этого срока начинается со времени проведения соответствующего Общего собрания.

Переизбрание этих председателей возможно.

Срок полномочий председателей специальных рабочих групп ограничен периодом деятельности этих специальных рабочих групп.

#### Статья 8. Секретариат, директор

8.1. Президентский совет принимает решение по организации Секретариата ФИАТА, о составе его штатов и порядке его работы.

Секретариат подчинен и подотчетен директору, который назначается на должность и отзывается с должности Президентским советом. Директор исполняет свои обязаннос-

ти самостоятельно и решает порученные ему задачи в соответствии с должностной инструкцией. Директор также проводит в жизнь решения Общего собрания и Президентского совета.

8.2. Директор ведет протоколы Общего собрания, заседаний Президентского и расширенного советов.

8.3. Директор имеет право присутствовать на всех собраниях и заседаниях всех органов ФИАТА.

#### Статья 9. Отчетный год ассоциации

Отчетный год ассоциации соответствует календарному году.

#### Статья 10. Языки

Немецкоязычная версия настоящего Устава и Правил деятельности ФИАТА является решающей. Устав и Правила деятельности ФИАТА должны быть переведены на английский язык. Все средства общения в ФИАТА как в письменной, так и в устной форме осуществляются на английском языке.

Все собрания и заседания на конгрессах ФИАТА должны проводиться на английском языке. Синхронный перевод может осуществляться на два других языка, если только против этого не выступают организаторы этих собраний и заседаний, которые могут сократить количество рабочих языков до одного. Это решение должно быть одобрено Президентским советом.

Выбор языков определяется Президентским советом.

#### Статья 11. Арбитраж

В случае возникновения споров между членами ФИАТА и ФИАТА обращение к судам общей юрисдикции исключается.

Вместо обращения к судам общей юрисдикции предусматривается обращение к компетенции третейских судов. Члены ФИАТА и ФИАТА признают компетенцию таких судов. Местом рассмотрения дел в арбитражном суде является Цюрих, Швейцария. Процесс ведения дел должен осуществляться в соответствии с процедурой, предусмотренной гражданско-процессуальным кодексом Швейцарии. Производство осуществляется в соответствии с соглашением арбитражного суда.

#### Статья 12. Заключительное положение

Настоящий Устав вступает в силу немедленно после очередного Общего собрания 2007 года. С вступлением в силу настоящего Устава ФИАТА все предыдущие уставы ФИАТА и дополнения к ним не должны применяться.

Дубай, 22 октября 2007 г.

От имени Общего собрания:

Президент  
Манфред Ф. Бес

Генеральный секретарь  
Мартин Йошгер

МЭ



# Дополнение к Унифицированным обычаям документарных аккредитивов и практике их применения. Представление документов в электронном виде (эУОП)

стр. 68-70

14

МЭ

№ 02 (61) 2007

С

В СВЯЗИ С ПРОИЗОШЕДШИМИ В ТЕЧЕНИЕ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ ИЗМЕНЕНИЯМИ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, В КОММЕРЧЕСКОЙ, БАНКОВСКОЙ, ТРАНСПОРТНОЙ И ЭКСПЕДИТОРСКОЙ СФЕРАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВАЯ ПАЛАТА ПЕРЕСМОТРЕЛА ДЕЙСТВОВАВШИЕ С 1 ЯНВАРЯ 1994 ГОДА УНИФИЦИРОВАННЫЕ ОБЫЧАИ ДОКУМЕНТАРНЫХ АККРЕДИТИВОВ И ПРАКТИКУ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ (THE UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS). МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ПУБЛИКАЦИЮ НЕОФИЦИАЛЬНОГО ПЕРЕВОДА ДОКУМЕНТА. ТЕКСТ ПРЕДОСТАВЛЕН АССОЦИАЦИИ РОССИЙСКИХ ЭКСПЕДИТОРОВ СЕКРЕТАРИАТОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЭКСПЕДИТОРСКИХ АССОЦИАЦИЙ (ФИАТА).

Текст: Валентин БАЛАЛАЕВ

## Статья э1. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ ЭУОП

1. Дополнение к Унифицированным обычаям документарных аккредитивов и практике их применения является электронным вариантом (эУОП) «Унифицированных обычаев документарных аккредитивов и практики их применения (Пересмотр 2007 года, Документ (издание) Международной торговой палаты № 600, УОП). Электронный вариант Унифицированных обычаев документарных аккредитивов и практики их применения принят с целью создания условий для предъявления этих документов в электронной записи или в сочетании с их бумажным вариантом.

2. эУОП применяются в качестве дополнения к УОП в случае, если в аккредитиве содержится указание о том, что они подпадают под действие электронного варианта Унифицированных обычаев документарных аккредитивов и практики их применения.

3. Этот вариант считается как вариант II. В аккредитиве должно содержаться указание о применении варианта эУОП.

Если такого указания нет, то аккредитив подпадает под действие варианта УОП на дату открытия аккредитива или если бенефициаром принято дополнение о применении к аккредитиву эУОП, то действие этого варианта применяется на дату принятия этого дополнения.

## Статья э2. ОТНОШЕНИЕ ЭУОП К УОП

1. Аккредитив, открытый в соответствии с эУОП (аккре-

дитив эУОП), также соответствует УОП без дополнительного указания на это соответствие.

2. В тех случаях, когда применяется эУОП, их положения преобладают в той мере, в какой они отличаются при применении УОП.

3. Если аккредитив, открытый в соответствии с электронным вариантом Унифицированных обычаев для документарных аккредитивов и практики их применения, разрешает бенефициару выбирать между предъявлением документов на бумажном носителе или в электронной записи и если выбор падает на бумажный вариант документов, то в этом случае предъявляется только вариант, предусмотренный Унифицированными обычаями для документарных аккредитивов и практикой их применения.

Если в аккредитиве, открытом в соответствии с эУОП, предусмотрено предъявление бумажного варианта документов, то в этом случае применяется УОП.

## Статья 3.

1. В тех случаях, когда термины, используемые в системе Унифицированных обычаев документарных аккредитивов и практике их применения, представлены в аккредитиве в электронном виде, то эти термины должны:

– быть показаны на лицевой стороне документа, а данные, содержащиеся в электронной записи, могут быть подвергнуты необходимой проверке;

– документ должен включать электронную запись;



– место предъявления электронной записи означает электронный адрес;

– термин «подписывать» включает электронную подпись;

– термин, перенесенный, изображенный условными знаками или скрепленный печатью, означает наличие данных дополнительного характера, содержащихся в электронной записи.

2. Термины, используемые в электронной системе Унифицированных обычаев документарных аккредитивов и практике их применения, имеют следующее значение:

– «электронная запись» означает:

данные, созданные, произведенные, отправленные, сообщенные, полученные или хранящиеся в электронных средствах информации;

эти данные могут быть идентифицированы в отношении их отправителя и получателя этих данных и то, что эти данные полные и не подлежат изменению;

и что эти данные могут быть подвергнуты проверке на соответствие требованиям электронных Условий документарных аккредитивов и практике их применения;

– «электронная подпись» означает передачу данных в электронной записи или объединение данных с этой записью, исполнение или принятие к исполнению этих данных любым лицом и указывает на то, что идентификация этого лица содержится в электронной записи;

– «формат» означает данные, в которых выражена электронная запись или к которой относятся эти данные;

– «бумажный документ» означает документ, изложенный в традиционной бумажной форме;

– «полученный» означает время, в течение которого электронная запись вошла в информационную систему применяемого приемного устройства в форме, которая может быть принята этой системой. Любое подтверждение получения не подразумевает принятие или отказ электронной записи по аккредитиву, открытому в системе Электронных обычаев документарных аккредитивов и их применения.

#### Статья 34. ФОРМАТ

Электронный вариант Унифицированных обычаев документарных аккредитивов и практики их применения должен установить формат, в котором будут предъявляться электронные записи. Если формат электронной записи не установлен, то электронная запись может быть представлена в любом формате.

#### Статья 35. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

1. Аккредитив, открытый в форме электронных УОП, разрешает предъявление:

– электронной записи, в которой должно быть указано место предъявления электронной записи;

– оба носителя документов и электронный, и бумажный должны указывать место предъявления бумажных документов в бумажной форме.

2. Электронные документы, т.е. документы в электронной записи, или документы на бумажных носителях могут быть предъявлены отдельно и необязательно в одно и то же время.

3. Если аккредитив, открытый в системе электронных УОП допускает предъявление одного или более электронных документов, то в этом случае бенефициар отвечает за информацию банка, которому делается это предъявление, означая тем самым факт окончания этого предъявления. Уведомление об окончании может быть выдано в электронном виде или на бумажном носителе и должно подтверждать открытие аккредитива в системе электронных УОП, к которому относится это уведомление.

Предъявление документов считается не состоявшимся, если уведомление бенефициара не было получено.

4. Каждое предъявление документов в электронном виде и на бумажном носителе в соответствии с электронными УОП должно идентифицировать электронный аккредитив, под который предъявлены документы.

Предъявление электронного аккредитива в неидентифицированном виде может считаться неполученным аккредитивом.

5. Если банк, в который должно быть сделано предъявление документов, является открытым, однако его система не способна принять переданный документ в электронном виде на установленную дату истечения срока действия аккредитива или на последнюю дату установленного периода времени после даты отправки данных для предъявления, то банк будет считаться закрытым, и сроки предъявления документов или дата истечения этих сроков будет продлена на следующий первый банковский день, в который банк будет способен получить электронный документ. Если только электронный документ является принятым, что подтверждается уведомлением, то это предъявление может быть осуществлено путем передачи электронной информации или бумажным документом и будет считаться своевременным при условии, что оно было отправлено до того, как банк стал способным принимать документы в электронном виде.

6. Электронный документ, который не может быть идентифицирован, считается непредъявленным.

#### Статья 36. ПРОВЕРКА

1. Если документ в электронном виде содержит дополнительные данные к внешней системе или предъявление документа указывает, что электронный документ может быть проверен посредством ссылки на внешнюю



систему, то такой электронный документ в дополнительном послании или в справочной системе считается документом в электронном виде и может быть подвергнут проверке.

2. Передача электронных документов исполняющим банком в соответствии с имеющимися полномочиями означает, что эта передача удовлетворяет внешним требованиям их действительности (подлинности).

3. Неспособность банка-эмитента или подтверждающего банка, если таковой привлекался к делу, проверить электронный документ в требуемом электронном формате открываемого аккредитива, а также в случае, если не требуется предоставления такого формата, проверка документов в предоставленном формате не является причиной для отказа в приеме этих документов.

#### Статья э7. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ ОТКАЗЕ

1. Временной период для проверки документов начинается в банковский день, который следует за банковским днем, когда было получено уведомление бенефициара о конечной дате предъявления документов.

2. Если время представления документов в банк или уведомления о завершении представления документов продлевается, то время проверки документов начинается на следующий банковский день, то есть в день, когда банк, в который должны быть предъявлены документы, в состоянии получить уведомление об исполнении действий по предъявлению документов.

3. Если банк-эмитент, подтверждающий банк в случае его привлечения к делу или исполняющий банк, действующий от их имени, сообщает об отказе представить документы, включая электронную запись, и не получит указания от стороны, которой было направлено уведомление об отказе в течение 30 календарных дней, считая с даты предъявления уведомления об отказе в отношении распоряжения об электронной записи, то этот банк возвратит любые бумажные документы, которые не были возвращены их предъявителю, и при этом может пользоваться электронной записью в любой форме, которая считается целесообразной без какой-либо ответственности за это пользование.

#### Статья э8. ОРИГИНАЛЫ И КОПИИ ДОКУМЕНТОВ

Любое требование к аккредитиву, открытому в соответствии с УОП или зУОП, о предъявлении одного или более оригиналов или копий документов в электронной записи является достаточным при предоставлении документов в одной электронной записи.

#### Статья э9. ДАТА ВЫПИСКИ ДОКУМЕНТОВ

Если документы в электронной записи не содержат конкретной даты их выпуска, то дата отправки документов,

проставленная отправителем этих документов, считается датой их выписки. Датой получения этих документов считается дата их отправки, если не проставлено другой даты.

#### Статья э10. ТРАНСПОРТ

Если электронная запись, подтверждающая перевозку, не указывает дату отгрузки или отправки товара, то дата выдачи документов в электронной записи будет считаться датой отгрузки товара. Однако если электронная запись содержит сведения о дате отгрузки или отправки, то эта дата считается датой отгрузки. Уведомление о дополнительных сведениях о дате отгрузки не требуют отдельной подписи или идентификации в другой форме.

#### Статья э11. ИСКАЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОЙ ЗАПИСИ ПОСЛЕ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ

1. Если электронная запись, полученная банком-эмитентом, подтверждающим банком или другим уполномоченным банком окажется искаженной, то соответствующие банки могут информировать предъявителя этих документов и попросить его вновь предоставить эти документы в электронном виде.

2. По требованию банка в электронной записи может быть указано:

- что время для проверки приостанавливается и возобновляется после того, как предъявитель вновь представит электронную запись;

- если исполняющий банк не является подтверждающим банком, то он должен обеспечить банк-эмитент или любой подтверждающий банк информацией о приостановлении действия документов;

- если та же самая электронная запись не предъявлена вновь в течение 30 календарных дней, то банк может считать этот факт как непредъявление этой электронной записи;

- не продлевать предельный срок представления документов в электронной записи.

#### Статья э12. ОТКАЗ ОТ ПРИЗНАНИЯ ТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ ПО ТРЕБОВАНИЮ зУОП

В целях снятия с себя ответственности за достоверность подлинности документов, представляемых в электронном виде, банки не принимают на себя ответственности за доказательство подлинности отправителя документов, источника информации или полноты информации и других данных, полученных в электронном виде.







# ПО ДОРОГАМ ИСТОРИИ

# А

→ АФАНАСИЮ НИКИТИНУ ХОЖДЕНИЕ ЗА ТРИ МОРЯ СТОИЛО ЖИЗНИ. ПРОШЛИ ВЕКА. СЕГОДНЯШНИЕ ЭКСПЕДИТОРЫ ГОТОВЫ ИДТИ, ЕХАТЬ, ЛЕТЕТЬ НА КРАЙ СВЕТА. С ЛЮБЫМИ ГРУЗАМИ, ПО САМЫМ СЛОЖНЫМ СХЕМАМ И ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕПОЧКАМ.

КАЗАЛОСЬ БЫ, ИЗМЕНИЛОСЬ ВСЕ! О ТЕРНИСТЫХ ПУТЯХ КУПЦОВ-ПЕРВОПРОХОДЦЕВ СОХРАНИЛАСЬ ЛИШЬ ПАМЯТЬ. И ПАМЯТНЫЕ НАГРАДЫ. АССОЦИАЦИЕЙ РОССИЙСКИХ ЭКСПЕДИТОРОВ УЧРЕЖДЕНА МЕДАЛЬ АФАНАСИЯ НИКИТИНА, КОТОРОЙ

ЗА ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЕЖЕГОДНО НАГРАЖДАЮТ ЛУЧШИХ ИЗ ЛУЧШИХ...

НО СПРОСИТЕ ЛЮБОГО ЭКСПЕДИТОРА: ЛЕГКО ЛИ ЕМУ ЖИВЕТСЯ? И ВАМ РАССКАЖУТ ТЫСЯЧУ ОДНУ ИСТОРИЮ О НЫНЕШНИХ ХОЖДЕНИЯХ ПО МУКАМ. ТАК ЧТО ВРЕМЯ ИДЕТ – ПРОБЛЕМЫ МЕНЯЮТСЯ... И ОСТАЮТСЯ.

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ СРАВНИТЬ ДЕНЬ МИНУВШИЙ И СЕГОДНЯШНИЙ. В НОВОЙ РУБРИКЕ, КОТОРУЮ ОТКРЫВАЕМ В ЭТОМ НОМЕРЕ.





# ЛЕГКО ЛИ ХОДИТЬ ЗА ТРИ МОРЯ?

ЭТО ИМЯ ИЗВЕСТНО ВСЕМ. АФАНАСИЙ НИКИТИН – ТВЕРСКОЙ КУПЕЦ, ПЕРВЫМ

КТО ЕВРОПЕЙЦЕВ ПОСЕТИВШИЙ ИНДИЮ (ЗА ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА ДО ОТКРЫТИЯ ПУТИ

В ЭТУ СТРАНУ ВАСКО ДА ГАМОЙ), АВТОР «ХОЖДЕНИЯ ЗА ТРИ МОРЯ». НО ДО СИХ

ПОР МНОГОЕ В ЖИЗНИ ЗНАМЕНИТОГО ПУТЕШЕСТВЕННИКА ОСТАЕТСЯ ТАЙНОЙ.

САМОЕ ВАЖНОЕ ОН РАССКАЗАЛ САМ. ОСТАЛЬНОЕ УЧЕНЫЕ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ

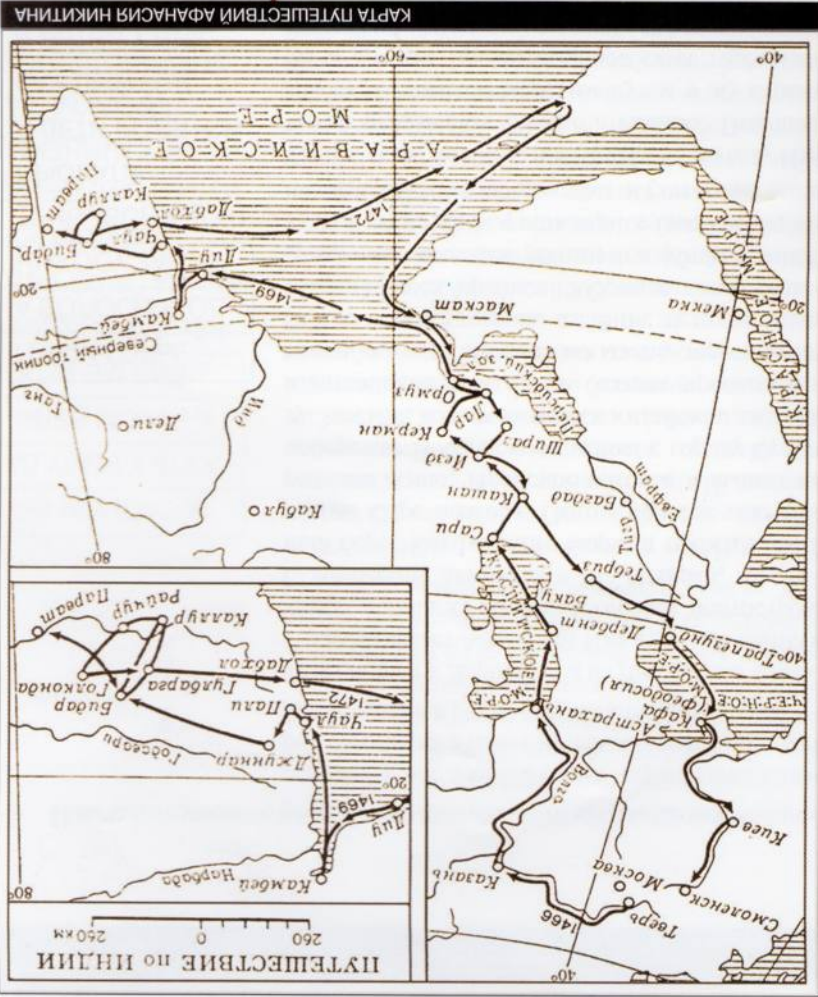
ИДУТ В ИСТОРИЧЕСКИХ АНАЛАХ И МЕЖДУ ЛЕТОПИСНЫХ СТРОК.

Текст: Елена ПОЛЮЯН



15

Возвращение на Русь без товара и без денег произошло лотовой ямой. Товарищи Афанасия и он сам, по его словам, «заплакав, да разошлись кои купцы: у кого что есть на Руси, и тот пошел на Русь. А кой должен, а тот пошел, купцы его очин понесли».



Впервые в истории Средневековья латино-русские купцы Афанасий Никитин и Иван Бруно посетили Индию (за четверть века до открытия пути в эту страну Васко да Гамой), автор «Хожде-ния за три моря». Но до сих пор многое в жизни знаменитого путешественника остается тайной. Самое важное он рассказал сам. Остальное ученые и исследователи идут в исторических аналах и между летописных строк.

Впервые в истории Средневековья латино-русские купцы Афанасий Никитин и Иван Бруно посетили Индию (за четверть века до открытия пути в эту страну Васко да Гамой), автор «Хожде-ния за три моря». Но до сих пор многое в жизни знаменитого путешественника остается тайной. Самое важное он рассказал сам. Остальное ученые и исследователи идут в исторических аналах и между летописных строк.

ИЗДАТЕЛЬСТВО





РУССКИЙ КУПЕЦ НА СТАРИННОЙ ГРАВЮРЕ

→ И началось удивительное странствие русского купца, продолжавшееся шесть лет, до 1472 года — странствие, которое он описал в своих путевых тетрадях, попавших позднее в руки московских летописцев.

«А яз пошел к Дербенти, а из Дербента к Баке», — рассказывает Афанасий Никитин. Из конца в конец прошагал он Апшеронский полуостров. С Апшерона двинулся в Мазендаран, на южный берег Каспийского моря, и прожил там в городе Саре полгода. Потом пересек всю Переднюю Азию, Иранское нагорье и вышел на побережье Персидского залива к городу Ормузу. Здесь на волнах качались китайские джонки и индийские тавы, а на базарах продавались ткани, жемчуг, изделия из кости, золота и серебра, всякие товары, здешние и привозные. Месяц провел Афанасий в Ормузе, который поразило его палящим солнцем и убийственной жарой: «А в Гурмызе есть варное (жаркое) солнце, человека съжжет», — заметил он.

Теперь остается лишь предполагать, почему Никитин отправился именно в Индию? Поставка арабских лошадей морским путем в эту страну была давним промыслом арабских торговцев. Возможно, Афанасий слышал, что там за хорошего породистого жеребца можно получить це-

лое состояние, и решил рискнуть. На все накопленные за время скитаний деньги (Афанасий упоминает о сумме в «сто московских рублей») он купил коня и устремился в «Индийское» море (то есть Аравийское, Индийского океана). Несколько недель продолжалось плавание. И вот вдали показались берега Индии — страны, где ему довелось провести несколько лет жизни.

### ВСЕ НАГИЕ ДА ЧЕРНЫЕ

Первым городом, в котором остановился русский купец, был Чаул, расположенный на Малабарском побережье к югу от современного нам Бомбея. Здесь начинались владения бахманидского султана, подчинившего своей власти значительную часть Индостана.

Афанасий подробно описывает все, что увидел и услышал в Индии, все, что поразило его взор. Уже первые свои впечатления он заносит на бумагу: в Индии «и люди ходят нагие, а голова не покрыта, а груди голы, а волосы в одну косу заплетены, все ходят брюхаты, а дети рождаются каждый год, а детей у них много. И мужчины, и женщины все нагие да все черные. Куда я ни иду, за мной людей много — дивятся белому человеку». Рассказывает он и об

▶ ГРУДИ ГОЛЫ,  
А ВОЛОСЫ В ОД-  
НУ КОСУ ЗАПЛЕ-  
ТЕННЫ, ВСЕ ХОДЯТ  
БРЮХАТЫ,  
А ДЕТИ РОЖДАТСЯ  
КАЖДЫЙ ГОД,  
А ДЕТЕЙ У НИХ  
МНОГО.



одежде индийцев: у князя на голове «фата», кусок ткани покрывает бедра, у «бор» «фата» на плече, а «другая на бедрах; а князьини холчат, фота на плече обогнута, а другая на бедрах, а слуги княжия и борьская, «фата» на бедрах обогнута, да шит да мечь в руках, а инья с сулипами (короткое копье, против), а инья с ножи, а инья с саблями, а инья с лукы и стрелами...».

Прожив некоторое время в Чауге, Афанасий Никитин продолжает свое странствие, переходя из одного города в другой. Наконец он достигает Джунейра к востоку от современно-го нам Бомбея и сообщает, что жеребца, которого купил в арабских землях за сто рублей, благополучно доставил до этого города. Здесь он зимовал. Но какая это зима? «Всюду вода да грязь. В те же дни у них орпуть (пашут), да сеют пшеницу», а также рис и горох, «да все съясное». Автор рассказывает, что в Индии вино делают из кокосовой пальмы, а скорлупу орехов используют как сосуды. Афанасий подметил, что в Индии мало лошадей, зато «в их земли родятся волы да буйволы, на тех же ездить и товар иное возять, все делают».

В Джунейре предприимчивый русский гость чуть было не потерял свое приобретение — коня. Местный хан, узнав о происхождении Афанасия Никитина, угостил его принять мусульманство и обещал в награду тысячу золотых. В противном случае прозлит отнять жеребца. Срок для размышлений был дан четыре дня. Выручил знако-мый хорасанский купец. Он был человеком хану поволу Афанасия. И правитель сменил гнев на милость. Но случай этот прозвел на русского купца глубокое впечатление. Сгоречно воскликнул он в своем «Хожении»: «Ино братья русьтии христиане: кто хочет пойти в Индийскую землю, и ты остави веру свою на Руси, да вскланяв Махмета да пойти в Лутанскую землю».

Из Джунейра Афанасий Никитин отправился далее: он прошел города Бидар, Кулунгир, Гурбару, после чего появляются в его тетра-дах новые путевые заметки: «В Индийской земле купцов поселяют на подворьях. Варят гостям хозьяки, и постель стелют хозьяки, и спят с гостями. Если имешь с ней тесную связь, давай два жителя, если не имешь тесной связи, даешь один житель. Много тут жен по правили временного брака, и тогда тесная связь даром. А любят белых людей». «А гундо-станции все пешходы, а ходят борзо, а все на-инья слуги с великими с прямыми лукы да стрелами». Впервые упомянуты о боевых слонах в рассказе о Чауге, Никитин далее дает их

подобное описание: «А в бою их все слоны, да пеших пускают наперед, хоросани на конех да в доспех, а кони сами. К слонюм везуть к рылу да к зубом (к хоботу и к кликам) великия мечи по кендарю кованы, да обочають их в доспех бутатый, да на них учинены городки, да и в городке по 12 человек в доспех, да все с пушками да стрелами».

Еще в Чауге русский купец заметил, что в Индии «хан же ездит на людях», то есть на носилках. Позже он снова возвращается к этому обычаю, рассказывая о торжественных выходах бахманидского султана: «А все их носят на кроватях своих на серебряных, да перед ними водят кони в снастях (в облачении) золотых до 20, а на конех за ними 300 человек, а пеших 500 человек, да тубников 10, да нагарников (литавриков) 10 человек, да свирельников 10 человек. Султан же выезжает на потеху с матерью да с женою, ино с ним человек на конех 10 тысяч, а пеших 50 тысяч, а слонов водят 200 наряженных в доспех золоченых, да перед ним 100 человек тубников, да пласцев 100 человек, да коней простых 300 в снастях золотых, да обезьян за ним 100...»

Кендарю кованым, да обочають их в доспех бутатый, да на них учинены городки, да в городке по 12 человек

Кня Мечи по

К зубом вели-

хоть к рылу да

к слонюм вез-

ПРЕСЛАВНОЕ ЖИВИЮ



ПО ДОРОГАМ ИСТОРИИ





ПРИЕМ ПУТЕШЕСТВЕННИКА ИНДИЙСКИМ КУПЦОМ.

Город поразил Никитина тем, что прямо по улицам ползали змеи, что ночью его охраняли до тысячи вооруженных воинов султана.

В Бидаре русский купец наконец продал своего жеребца, которого, как он пишет, кормил целый год и на которого потратил 68 футонов (местная золотая монета). Здесь Афанасий Никитин близко сошелся с местными жителями («познался со многими индейцами»). Рассказал им о себе, о своей вере, о том, что не «бесерменин», а русский и христианин, что зовут его по-русски Афанасий, а по-мусульмански он называл себя хаджа Юсуф Хорасани, то есть Юсуф из Хорасана. Тогда и индийцы перестали от него таиться и в торговле, и в еде, и в религиозных обрядах, а кроме того, больше не скрывали от него, как от чужеземца, своих жен. При этом, в отличие от ряда европейских путешественников того времени (Никола де Конти и др.), принявших на Востоке магометанство, Никитин до конца был верен христианству («не оставил веры своей на Руси»), все моральные оценки нравам и обычаям давал, опираясь на категории православной морали, оставаясь в то же время веротерпимым.

Но Никитин разочарован: «А здесь люди все черные, все злодеи, а женки все гулящие, да колдуны, да тати, да обман, да яд, господ ядом морят». В общем, стало окончательно ясно, что зря Афанасий отправился в такое далекое и трудное путешествие.

Однако делать нечего. Афанасий продолжает свой путь. Он завязывает знакомства с жителями разных сословий и профессий, даже посещает могилы мусульманских святых и индуистские храмы, главным образом, потому, что там во время праздников устраивались ярмарки, на которые «съезжаются торговать вся страна Индийская»... Все свои впечатления Никитин тщательно продолжает записывать: «И съезжаются все нагие, только повязка на бедрах, и женщины все нагие, только фата на бедрах... да на шее жемчугу много, да яхонтов, да на руках браслеты и перстни золотые». При этом скрупулезно фиксирует цены: «Гулящих женщин много, и потому они дешевые: если имеешь с ней тесную связь, дай два жителя; хочешь свои деньги на ветер пустить — дай шесть жителей. Так в сих местах заведено. А рабыни-наложницы дешевы: 4 фуны — хороша, 6 фун — хороша и черна, черная-пречерная амьчюкь маленькая, хороша». «А в Индостане жить — значит издержаться совсем, потому что тут у них все дорого: один я человек, а на харч по два с половиной алтына в день идет, хотя ни вина я не пивал, ни сыты». За долгие месяцы Афанасий Никитин потерял

## → ПРОВЕЗТИ ТОВАР БЕЗ ПОШЛИНЫ НЕ ДАДУТ

По дороге человека, с юности привыкшего к густым лесам северо-восточной Руси, поражало, что «всякий день проходили по три города, а иной день по четыре города». Бидар — столица крупного по тем временам исламского государства Бахманидов, с его мощной крепостью, значительным населением и обширными базарами представился ему отрядным зрелищем — надеялся, тут наконец он сможет как следует расторговаться. Но... Оказалось, что дело обстоит не так: «Солгали мне псы бесермены, говорили, что много нашего товара, а для нашей земли нет ничего: все товар белый для бесерменской земли, перец да краска, то дешево». Опытный коммерсант сразу понял, что основные индийские товары — шелк, хлопок, пряности, красители — на Руси сбыта не найдут. Да и вывезти будет трудно: «А нам провезти товар без пошлины не дадут. А пошлин много, и на море разбойников много».

▶ А НАМ ПРОВЕЗТИ  
ТОВАР БЕЗ ПО-  
ШЛИНЫ

НЕ ДАДУТ. А ПО-  
ШЛИН МНОГО,  
И НА МОРЕ  
РАЗБОЙНИКОВ  
МНОГО.



НИКИТИН В ПОСЛАХ К ЗНАТНОМУ ИНДУСА



ПО ДОРОГАМ ИСТОРИИ

**А РАБЫНИ-**  
**НАЛОЖНИЦЫ**  
**ДЕШЕВЫ:**

4 ФУНЫ - ХОРО-  
ША, 6 ФУН -

ХОРОША И ЧЕР-

НА, ЧЕРНАЯ ПРЕ-

ЧЕРНАЯ АМЬ-

ЧЮКЪ МАЛЕНЬ-

КАЯ, ХОРОША

«божией милостью дошел до третьего моря - Черного». Дважды из-за штормов и сильного ветра корабль возвращался в Трабзон, а затем из-за непогоды был вынужден зайти в Балатла-ву. Оттуда через Гурзуф Афанасий наконец до-брался до Кафы. Здесь записки завершаются: «Милостию божей прошел я три моря. Остальное Бог знает, Бог Покровитель веляет».

... Поздней осенью 1472 года неподалеку от Смоленска в крестьянской избе умер Афанасий Никитин. Немного не дошел он до родной Тве-ри. До последнего дня работал над своими тет-ратями, в которых поведал о необычном своем странствии. «Хожение», доставленное кем-то в 1478 году в Москву льявкы великого князя Ва-силию Мамырёву уже после смерти их автора, было включено в летописный свод 1488 года, в свою очередь вошедший в Софийскую Вторую и Львовскую летописи.

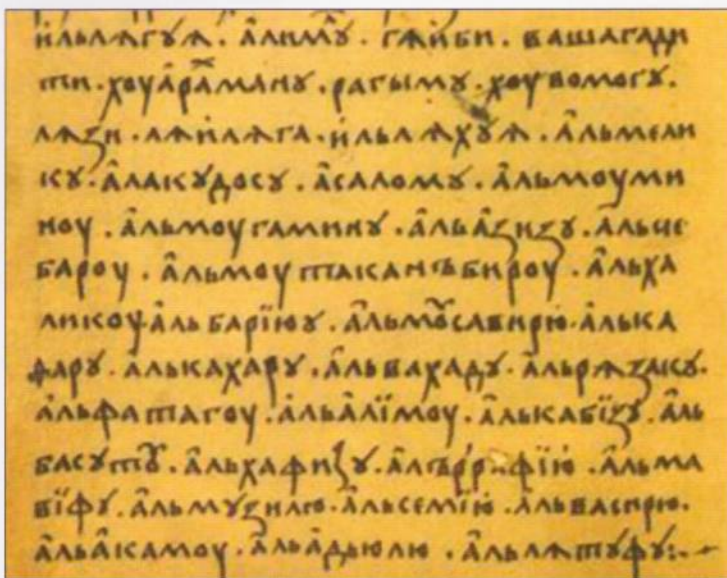
счит днѣм по русскому календарю. А утратив бо-гослужебные книги, - и по календарю Христова не-ному: «А великого дня въскресения Христова не ведаю, а по приметам гадаю. А со мной нет ни-чего, никакая книги, а книги, есмь взяли с со-бою с Руси, ино коли мя пограбили, ния их взя-ли; и аз позабыл веры хрестьянския и праздни-ков хрестьянскихъ, ни велика дни, ни рождест-ва Христова не ведаю». Я же, - пишет он, - ис-страдася по вере. В его словах звучит и торечь от утраченной возможности соблюдать право-славные праздники, и тоска по Родине, которая томит все сильнее: «Русская земля да будет бо-гом хранима! Боже сохрани! Боже сохрани! Бо-же сохрани! На этом свете нет страны, подоб-ной ей, хотя боре Русской земли несправедли-вы. Да станет Русская земля благоустроенной, и да будет в ней справедливость... Господи, Боже мой! На ты уповах, спаси мя Господи, пути не знаю, иже камо поиду из Гундустана».

### ПОВСЮДУ УСОБИЦА КНЯЗЕЙ ПОВЫБИВАЛА

Афанасий Никитин мужичегьно размышляет о том, как вернуться на Русь: обратно через Ормуз или на юг - через Каликут (Кожикоде), затем на Цейлон, оттуда - через пристани Бенгальс-кого залива в Перу (Бирму), а после - вообще в Китай! Однако путь через Ормуз очень опасен: «...повсюду усобица князей повывивала». Если присоединиться к пагоминикам, идушим в Мек-ку, - окончательгьно погубишь душу...

Бретив на чужбине пѣтю Пааху, Никитин наконец перешел от размышлений к делу: Через Гурзуф и крутный порт Дабохот на Аравий-ском море он отправился обратно на север. Пѣть ему вновь пришлось на индийском па-руснике, и видел он на пути много неведомого долоте. Через месяц плавания появились «горы Эфиопские» - гористый берет полуострова Африканский гор (на стыке современных Эфи-опии и Сомали), где «много роздали рису; да перу, да хлеба эфиопам. И они судна не потра-били». Оттуда шли до Маската, затем до Орму-за. И дальше уже по суше - через Иран до Теб-иса. Там снова путь претралаила война: мест-ный правитель Узун Хасан-бек сражался с тур-ками. Посетив мельком ставку этого князя, Ни-китин сумел в итоге через город Эрзинджан до-браться до Трабзуна (Трапезунда), где напослед-ком власти «много эта причинили: добро мое не взяли принести к себе в крепость, на горю, и что было мелочи хорошей - не выдавали. А искали грамоты, потому что Узун Хасан-бека». Видимо, Ни-китин под горячую руку приняли за тебиз-





ФРАГМЕНТ РУКОПИСИ.

### → ИЗ ИНДИИ В РОССИЮ НА ДЖИПАХ

Афанасий Никитин был первым русским, попавшим в далекую Индию. Задолго до европейских мореходов он открыл эту страну остальному миру. И не только открыл, но и подробно описал. Свидетельство Афанасия Никитина о жизни Индии XV века стало редчайшим историческим памятником, а его путешествие, его яркое сочинение — одним из важнейших событий русской средневековой культуры.

«Хождение» переведено на многие языки мира. Его автору в Твери в 1955 году был поставлен памятник на берегу Волги, на том месте, откуда он отправился «за три моря». Памятник установлен на круглой площадке в виде ладьи, носовая часть которой украшена головой коня.

В 2003 году памятник был открыт и в Ревданде (так теперь называется Чаул, где Афанасий впервые высадился на индийский берег). Семиметровая стела, облицованная черным гранитом, по четырем сторонам которой золотом выгравированы надписи на русском, хинди, маратхи и английском языках, спроектирована молодым индийским архитектором Судипом Матрой и построена на местные пожертвования при финансовом участии администраций Тверской области и города Тверь.

Кроме того, время от времени предпринимаются попытки повторить маршрут купца. Последняя из них имела место в ноябре-декабре 2006 года. Группа журналистов, ученых и бизнесменов из Индии решила пройти по пути Афанасия на джипах. Путешественников, слава богу, никто не грабил: по российской земле автопробег сопровождался кортежем ГИБДД. Напротив, в приволжских городах их развлекали экскурсиями, разнообразными творческими вечерами и

индийскими танцами русских девушек. Тем не менее маршрут оказался компании не под силу и закончился в Иране! Многие участники пробега, видимо, знали о России ненамного больше, чем Афанасий об Индии, когда направлялся в эту страну. Слишком утомительными и непривычными оказались езда по российским зимним дорогам без специальных шин, славянская еда, мороз и ранняя темнота. Да и бюджет путешественники не рассчитали. Так что, выходит, русский купец проявил большую выносливость, чем путешественники XXI века, избалованные современным комфортом.

### Средневековый коммерческий путеводитель (документальные свидетельства)

- В Бидаре на торгу продают коней, камку, шелк и всякий иной товар, да рабов черных. А другого товара тут нет. Товар все гундустанский, а из съестного только овощи. А для Русской земли товара нет.
- Ормуз — пристань большая, со всего света люди тут бывают, всякий товар тут есть. Что в целом свете родится, то в Ормузе все есть. Пошлина же большая: со всякого товара десятую часть берут. Камбает же пристанище Индийскому морю всему, а товар в нем все делают алачи, да пестреди, да киндяки, да чинят краску нил, да родится в нем лежь да ахикь, да лок.
- Камбей — пристань всего Индийского моря. Делают тут на продажу алачи да пестряди, да киндяки, да делают тут краску синюю, да родится тут лак, да сердолик, да соль.
- из Хоросани, из Туркустани, из Негостани Дабхол — тоже пристань весьма большая, при-

▶ РУССКИЙ КУПЕЦ

ПРОЯВИЛ БОЛЬ-

ШУЮ ВЫНОСЛИ-

ВОСТЬ, ЧЕМ ПУ-

ТЕШЕСТВЕННИКИ

XXI ВЕКА, ИЗБА-

ЛОВАННЫЕ СО-

ВРЕМЕННЫМ

КОМФОРТОМ.



МЫ РАБОТАЕМ ДЛЯ ВАС

ЖУРНАЛ

# МОРСКИЕ ПОРТЫ

Издание Ассоциации морских портов,  
ФГУП «Росморпорт»,  
ФА «Росморфлот»

Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2008 год:  
полугодие для России, стран СНГ и Балтии – 47766,  
годовой для России, стран СНГ и Балтии – 79194.

Адрес редакции: 105187, Москва,  
Окружной проезд, 15  
Тел./факс: (495) 366-6255, 366-6266  
Тел. (495) 763-5420  
E-mail: [moresti@mail.cnt.ru](mailto:moresti@mail.cnt.ru)  
[www.moresti.ru/mpr/](http://www.moresti.ru/mpr/)





→ возят сюда коней из Египта, из Аравии, из Хорасана, из Туркестана, из Бендер-Ормуза. Отсюда ходят сухим путем до Бидара и до Гулбарги месяц.

- Кожикод — пристань всего Индийского моря. Пройти мимо нее не дай бог никакому судну: кто ее пропустит, тот дальше по морю благополучно не пройдет. А родится там перец, да имбирь, да цветы муската, да орех мускатный, да каланфур — корица, да гвоздика, коренья пряные, да адряк, да всякого коренья родится там много. И все тут дешево. А рабы и рабыни многочисленны, хорошие и черные. А Силянъ же есть пристанище Индийского моря немало, а в немъ лежит баба Адамъ на горе на высоте. Да около ее родится камень драгое, да червьцы, да фатисы, да бабугури, да бинчаи, да хрусталь, да сумбада. Да слоны рождаются, да продают их в локот, да девякуши продают в в?с.

- Цейлон — пристань немалая на Индийском море, и там на горе высокой лежит праотец Адам. А около горы добывают драгоценные камни: рубины, да фатисы, да агаты, да бинчаи, да хрусталь, да сумбаду. Слоны там рождаются, и цену им по росту дают, а гвоздику на вес продают. А Шабатское пристанище Индийского моря велми велико. А хорасанцем дают алафу по тенке на день, и великому и малому. А кто в нем женится хорасанецъ, и князь шабатский дает по тысячи тенекъ на жертву, да алафу дает на всякий месяц по пятидесяти тенекъ. Да родится в Шабате шолкъ, да сандалъ, да жемчюгъ, да все дешево.

- Шабатская пристань на Индийском море весьма большая. Хорасанцам платят там жалованье по тенке на день и большому, и малому. А женится хорасанец, ему князь шабатский дает тысячу тенек на жертву да жалованья каждый месяц по пятьдесят тенек дает. А в Шабате родится шелк, да сандал, да жемчуг, — и все дешево. А в Пегу же есть пристанище немало. Да все в нем дербыши живут индийские, да рождаются в нем камень драгое, маникъ, да яхут, да кирпук, а продают же камень дерьбыши.

- Пегу тоже пристань немалая. Живут там индийские дервиши, а рождаются там драгоценные камни: маник, да яхонт, да кирпук, и продают те камни дервиши. А Чинское же да Мачинское пристанище велми велико, да делают в нем чини, да продают же чини в вес, а дешево. А жены их с мужи своими спят в день, а ночи жены их ходят спати к гарипом да спят с гарипы, да дают имъ алафу, да приносят с собою еству сахарную да вино сахарное, да кормят да поят гостей, чтобы ее любил, а любят гостей людей белых, занже их люди черны велми. А у которые жены от

гостя зачнется дитя, и мужи дают алафу; а родится дитя бело, ино гостю пошлины 300 тенекъ, а черное родится, ино ему нет ничего, что пиль да ель, то ему хал

- Китайская же пристань весьма велика. Делают там фарфор и продают его на вес, дешево. А жены их со своими мужьями спят днем, а ночью ходят к приезжим чужестранцам да спят с ними, и дают они чужестранцам деньги на содержание, да приносят с собой кушанья сладкие, да вино сладкое, да кормят и поят купцов, чтобы их любили, а любят купцов, людей белых, потому что люди их страны очень черны. А зачнет жена от купца дитя, то купцу деньги на содержание муж дает. А родится дитя белое, тогда купцу платят триста тенек, а черное дитя родится, тогда купцу ничего не платят, а что пил, да ел, то даром по их обычаю.

- В Райчуре же рождаются алмазы старой копи и новой копи. Алмаз продают по пять рублей почка, а очень хорошего — по десять рублей. Почка алмаза новой копи по пять кени, черного — по четыре—шесть кени, а белого алмаза — одна тенка. Алмазы рождаются в горе каменной, и платят за локоть той горы каменной: новой копи — по две тысячи фунтов золотых, а старой копи — по десять тысяч фунтов.

Шаибат же от Бедеря 3 месяцы, а от Дабыля до Шабата 2 месяца морем итти, Мачим да Чим от Бедеря 4 месяцы морем итти, а там же делают чими, да все дешево. А от Силяна 2 месяца итти морем, а до Келекота месяц итти.

Шабат же от Бидара в трех месяцах пути. А от Дабохла до Шабата — два месяца морем итти. А до Южного Китая от Бидара четыре месяца морем итти. А до Цейлона итти морем два месяца. А до Кожикод месяц итти. Во Рачюре же родится алмаз бир кона да новъ кона же алмаз. Продают почку по пяти рублей, а доброго по десяти рублей, новаго же почка алмазу пенечыче кени, сия же чара — шеше кень, а сипит екъ тенка. Алмаз родится в горе каменной, а продают же ту гору каменую локот по две тысячи фунтов златых новаго алмаза, а кона алмазу продают в локот по десяти тысяч фунтов златых. А земля же таа Меликъханова, а холопь салтанов. А от Бедеря 30 ковов.

В Индостане большой жары нет. Очень жарко в Ормузе и на Бахрейне, где жемчуг родится, да в Джидде, да в Баку, да в Египте, да в Аравии, да в Ларе. А в Хорасанской земле жарко, да не так. Очень жарко в Чаготае. В Ширазе, да в Йезде, да в Кашане жарко, но там ветер бывает. А в Гиляне очень душно и парит сильно, да в Шамахе парит сильно. В Багдаде жарко, да в Хумсе и в Дамаске жарко, а в Халебе не так жарко. **МЗ**

▶ **А ЗАЧНЕТ ЖЕНА ОТ КУПЦА ДИТЯ, ТО КУПЦУ ДЕНЬГИ НА СОДЕРЖАНИЕ МУЖ ДАЕТ.** А РОДИТСЯ ДИТЯ БЕЛОЕ, ТОГДА КУПЦУ ПЛАТЯТ ТРИСТА ТЕНЕК, А ЧЕРНОЕ ДИТЯ РОДИТСЯ, ТОГДА КУПЦУ НИЧЕГО НЕ ПЛАТЯТ



WWW.TRANSWEEK.RU

PHH: nартнеп  
MEGON KAYAK

Radisson SAS  
LAKHNA HOTEL SOON



ОПЕРАТОР ФОРУМА

Транскредитбанк

ОФИЦИАЛЬНЫЙ БАНК

Российские женские гольфы

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ОПЛАНИЗАТОР

# ТРАНСПОРТНЫЙ

## II МЕЖДУНАРОДНЫЙ

22-24 МАЯ 2008 ГОДА, СОЧИ

2008

# ТРАНСПОРТ РОССИИ





# ПОДПИСКА-2008: ОСТАВАЙТЕСЬ С НАМИ!

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15  
Тел./факс редакции: 366-62-66, 366-62-55. Тел. 763-54-20. E-mail: exp@morvesti.ru



## МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ

Издание Союза российских судовладельцев.  
Тираж – 9000 экз.  
Контактный телефон Союза российских судовладельцев:  
(495) 241-56-75  
Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15  
Тел./факс редакции: (495) 366-62-66, 366-62-55.  
Тел. 763-54-20.  
E-mail: exp@morvesti.ru  
Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2008 год:  
полугодие для России, стран СНГ и Балтии – 32565,  
годовой для России, стран СНГ и Балтии – 33227.



## МОРСКИЕ ПОРТЫ

Издание Ассоциации морских портов, ФГУП «Росморпорт», при поддержке ФА «Росморречфлот».  
Тираж – 5000 экз.  
Контактный телефон Ассоциации: (812) 259-95-23.  
Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15  
Тел./факс редакции: (495) 366-62-66, 366-62-55.  
Тел. 763-54-20.  
Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2008 год:  
полугодие для России, стран СНГ и Балтии – 47766,  
годовой для России, стран СНГ и Балтии – 79194.



## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

Издание Ассоциации российских экспедиторов, информационный партнер Консультативного совета Центрального таможенного управления.  
Тираж – 5000 экз.  
Контактный телефон Ассоциации: (495) 438-40-38.  
Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15  
Тел./факс редакции: (495) 366-62-66, 366-62-55.  
Тел. 763-54-20.  
Подписной индекс в каталоге «Роспечать» на 2008 год:  
полугодие для России, стран СНГ и Балтии – 47767  
годовой для России, стран СНГ и Балтии – 79196.

\* На весь год