

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР



25 лет

ТРАНЗИТА

через Финляндию

INTERNATIONAL FORWARDER

Конкурентоспособность
Финляндии
в перевозках
российского
направления
стр. 2

VR CARGO

25 лет российского транзита
через Финляндию
и перевозки VR в восточном
направлении за эти годы
стр. 4

FIST

В «ФИННСОВТРАНС»
всегда рады новому
стр. 6

Единые нормы
транспортной
логистики для
освоения транзитных
коридоров
стр. 16

SFAT

Надежные помощники —
опыт и авторитет
стр. 24

FLE
TRANS

Перспективы
развития TSM
стр. 28

№2 2001 (20)



АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

16 февраля в Москве в Конгресс-Центре Торгово-промышленной палаты РФ прошло общее собрание Российской ассоциации международных экспедиторов (РАМЭ), на котором состоялось объединение российских экспедиторских ассоциаций в Ассоциацию экспедиторов России (АЭР). Некоторые выступления участников собрания читайте на стр. 48-49 этого номера «МЭ».

Собрание избрало состав совета директоров. Совет назначил директором ассоциации БАЛАЛАЕВА Валентина Николаевича.

Редакция публикует состав дирекции АЭР с обозначением выполняемых в ассоциации обязанностей:

БАЛАЛАЕВ Валентин Николаевич — директор ассоциации, осуществляет оперативное руководство дирекцией ассоциации, готовит документы для приема в ассоциацию новых членов, курирует вопросы членства в Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и выносит их на рассмотрение Совета ассоциации. Рассматривает вопросы, связанные с предоставлением членам ассоциации права применения бланков документов ФИАТА. (Тел. 430-83-74);

ЛОПАРЕВ Сергей Викторович — зам. директора ассоциации, курирует вопросы, связанные с экспедированием грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Консультирует членов ассоциации по вопросам экспедиторского обслуживания клиентов на железнодорожном транспорте, а также по вопросам антимонопольной политики и поддержки предпринимательства. (Тел. 430-85-06);

НОВИЦКИЙ Константин Яковлевич — советник президента, осуществляет связь с общественностью, решает вопросы рекламной деятельности ассоциации и ее членов, вопросы внутреннего обеспечения ассоциации. (Тел. 430-85-06);

ПОЛЯНОВА Татьяна Николаевна — консультант, осуществляет руководство подготовкой экспедиторских кадров. Директор центра повышения квалификации экспедиторов ассоциации. (Тел. 430-84-13);

ТРЕТЬЯКОВ Валерий Владимирович — юрисконсульт, осуществляет правовое обеспечение деятельности ассоциации, консультирует членов ассоциации по правовым вопросам их деятельности. (Тел. 430-84-30).

АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИИ ИНФОРМИРУЕТ:

2-3 апреля в С.-Петербурге состоялась международная конференция «Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности и транзит в СНГ».

В конференции от Ассоциации экспедиторов Российской Федерации участвовали вице-президент **Жинкин В. С.** и профессор Московской государственной академии водного транспорта **Плужников К. И.**

На пленарном заседании конференции было заслушано 10 докладов, в т.ч. «Транзит — ведущий фактор экономической интеграции», «Роль транспортных коридоров России и других стран СНГ в системе евроазиатских транспортных коридоров». Были сделаны также доклады по железнодорожному, автомобильному, воздушному, морскому и речному видам транспорта, экспедиторскому обеспечению и логистике.

Внесенные участниками конференции проекты концепций и программ по актуальным вопросам транспортного и экспедиторского обеспечения внешнеэкономической деятельности и транзита в СНГ были рассмотрены за «круглыми столами».

«Круглый стол» № 5 (председатель Жинкин В. С.) рассмотрел проект Конвенции о порядке и условиях осуществления транспортно-экспедиционной деятельности на рынке транспортных услуг СНГ.

Участники «круглого стола»:

— одобрили инициативу Международной академии транспорта, разработавшей проект указанной конвенции;

— обратились в Секретариат государств-участников СНГ с просьбой организовать Совет ассоциаций экспедиторов СНГ;

— поручили этому Совету продолжить работу по подготовке Генеральных условий экспедиторов стран СНГ.

Василий ЖИНКИН,
вице-президент АЭР

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ К УЧАСТНИКАМ ОБЪЕДИНИТЕЛЬНОГО СОБРАНИЯ

Развитие российской экономики невозможно без эффективной деятельности экспедиторских организаций, с помощью которых, как известно, реализуется более 3/4 мирового грузооборота и почти вся внешняя торговля. Именно экспедиторы, как дирижеры в транспортном оркестре, на деле осуществляют интеграцию транспортных и производственно-распределительных процессов, создание мультимодальных перевозочных систем, а также систем товарораспределения, основанных на принципах логистики. Во внешней же торговле российские экспедиторы решают не только сложные транспортные задачи, но и проблемы таможенного оформления, консульских услуг, карантинного, фитосанитарного контроля и ряд других.

Сегодня можно уверенно сказать, что в стране сложился мощный отряд высокопрофессиональных экспедиторских организаций, во многом определяющих уровень национального транспортно-экспедиторского комплекса.

Безусловно, большая работа по становлению и развитию экспедиторства была проделана за минувшее десятилетие членом ТПП РФ — Российской ассоциацией международных экспедиторов, а также созданными позднее Межрегиональной ассоциацией экспедиторов и Национальной ассоциацией экспедиторов.

Однако дальнейшее развитие экспедиторской деятельности требует объединения усилий и создания единой Российской ассоциации экспедиторов. Такое объединение приведет не только к устранению ненужного параллелизма в работе, но на базе объединенных организационных, интеллектуальных, финансовых и иных возможностей позволит повысить конкурентоспособность российских экспедиторов, создать современную нормативно-правовую основу их деятельности, эффективно представлять и защищать их интересы в государственных и международных организациях и учреждениях.

Торгово-промышленная палата Российской Федерации всегда рассматривала и рассматривает деятельность экспедиторских организаций как определяющее звено в развитии транспортно-экспедиторского комплекса России.

Желаю успешной и плодотворной работы, здоровья и благополучия участникам съезда.

Станислав СМИРНОВ,
президент ТПП РФ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

Журнал основан в 1998 году

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
INTERNATIONAL FORWARDER
INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE

ИЗДАТЕЛЬ:

Российская ассоциация международных экспедиторов

Тел. (095) 430-85-06, 430-83-58

PUBLISHERS:

Russian Association of International Forwarders

Валерий АЛИСЕЙЧИК,
президент АЭР, председатель
совета редакции;
Анатолий КУЗНЕЦОВ,
главный редактор;
Андрей КИРЕЕВ,
заместитель гл. редактора.

Valery ALISEICHIK,
President of FAR,
Chairman of the Editorial Counsel
Anatoly KUZNETSOV,
Chief Editor.
Andrey KIREEV,
Deputy Chief Editor

СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

Вячеслав ВИНОГРАДОВ,
вице-президент АЭР, генеральный
директор АО "Совмортранс";
Игорь СИРОТИНИН,
генеральный директор СП
"Концерн "Союзвнештранс";
Тенгиз ТАТИШВИЛИ,
президент АО "Совтрансавто";
Евгений ТРИШНЕВСКИЙ,
генеральный директор АО
"Совинтеравтосервис";
Валентин БАЛАЛАЕВ,
генеральный директор АЭР;
Татьяна ПОЛЯНОВА,
директор Центра подготовки
международных экспедиторов.

EDITORIAL COUNCIL:

Vyacheslav VINOGRADOV,
Vice-President of FAR
General Director of a Joint Stock
Company "Sovmortrans"
Igor SIROTININ,
General Director of a Joint Venture
company Concern "Soyuzvneshttrans"
Tengiz TATISHVILI,
President of a Joint Stock Company
"Sovtransavto"
Eugene TRISHNEVSKY,
General Director of a Joint Stock Company
"Sovinteravtoservice"
Valentin BALALAEV,
General Director of FAR
Tatyana POLYANOVA,
Director of the Training Center of
International Forwarders

В НОМЕРЕ:

| | |
|--|----|
| КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ФИНЛЯНДИИ В ПЕРЕВОЗКАХ РОССИЙСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ | 2 |
| <i>Хенри КУЙТУНЕН</i> , генеральный директор <i>VR-Group Ltd</i> 25 ЛЕТ РОССИЙСКОГО ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ ФИНЛЯНДИЮ И ПЕРЕВОЗКИ VR В ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ ЗА ЭТИ ГОДЫ | 4 |
| <i>Владимир МАКАРОВ</i> , генеральный директор АО «Финсовтранс» В «ФИНСОВТРАНС» ВСЕГДА РАДЫ НОВОМУ | 6 |
| <i>Александр САФРАЙ</i> , директор АО «Финсовтранс» ТРАНЗИТ ЧЕРЕЗ ФИНЛЯНДИЮ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ | 9 |
| <i>Андрей СТЕПАНОВ</i> , председатель Координационного Совета по транспортному образованию и науке <i>Александр КУЗНЕЦОВ</i> , Европейский логистик <i>Олег ТИТБЕРИЯ</i> , директор ГУП «Севмормонтаж» ЕДИНЫЕ НОРМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОРИДОРОВ | 16 |
| КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ» НАЧИНАЕТСЯ НА ГРАНИЦЕ С ФИНЛЯНДИЕЙ | 20 |
| SFAT. НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ – БОЛЕЕ 12 ЛЕТ | 22 |
| <i>Валерий БАРЧЕНКО</i> , генеральный директор ЗАО «Ф.Е.Транс – Холдинг» ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТСМ | 28 |
| <i>Андрей ЛАВРИЩЕВ</i> , руководитель департамента регулирования деятельности естественных монополий на транспорте МАП РФ УВЕЛИЧИТЬ ЗАГРУЗКУ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ – НАША ЗАДАЧА | 30 |
| <i>Валерий Третьяков</i> , юристконсульт АЭР НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ | 33 |
| СВОИ ГРУЗЫ – В СВОИ ПОРТЫ | 37 |
| <i>Анатолий СИДОРЕНКО</i> , председатель дирекции Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СТРАН СНГ И БАЛТИИ СОХРАНИЛИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО | 39 |
| ИНКОТЕРМС – 2000 | 44 |
| <i>Сергей ЛОПАРЕВ</i> , заместитель директора Ассоциации экспедиторов России НЕПОСИЛЬНОЕ БРЕМЯ МОНОПОЛИЗМА | 48 |
| <i>Андрей КОРОВИН</i> , зам. начальника Главного управления организации таможенного контроля ГТК РФ ГТК ГОТОВ К КОНСТРУКТИВНОМУ ДИАЛОГУ | 49 |

Адрес редакции: 103775, Москва,
ул. Петровка, д. 3/6. Тел./факс (095)
927-86-68, 921-30-04, 927-89-39.

E-mail: morvesti@cityline.ru

www.rtcom.spb.ru/morvesti

Общий тираж — 7200. Журнал
выходит один раз в два месяца.

Цена свободная. Приложения к газете "Морские вести России".

Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.

При перепечатке ссылка на журнал "Международный
экспедитор" обязательна.

Отпечатано в ГУП "ИПК "Московская правда"

101990, Москва, Поповский пер., д. 3. Зас. № 435. Тираж 1200.

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

Editorial Office Address: 103775,
Moscow, 3/6, Petrovka St.; Tel/Fax: (095)
927-86-68, 921-30-04, 927-89-39.

E-mail: morvesti@cityline.ru

www.rtcom.spb.ru/morvesti

Total circulation — 7200 copies. Is
edited once in two months.

Набрано и сверстано в РИЦ редакции
газеты "Морские вести России".

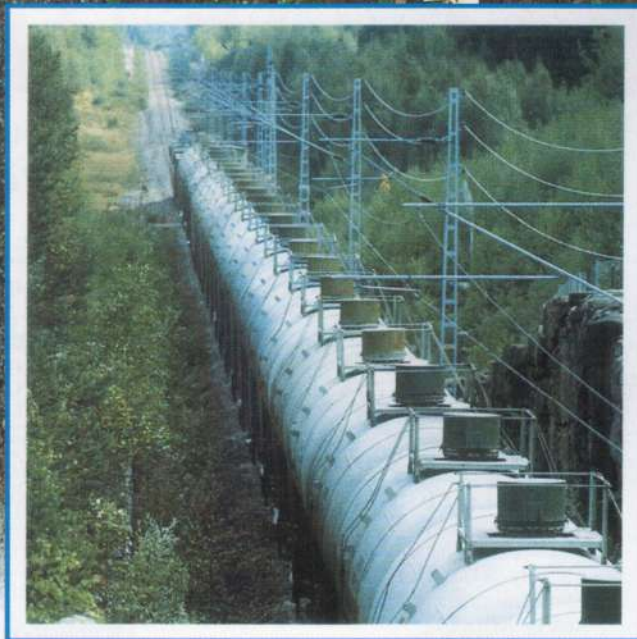
Верстка: Н. Васильева

СОИЗДАТЕЛИ:

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



КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ФИНЛЯНДИИ



в перевозках российского направления

Настоящая публикация является сокращенным изложением анализа, осуществленного **The Boston Consulting Group («BCG»)** совместно с предприятиями — членами группы **Finnload**.

Исследовательская работа выполнялась по заказу Министерства транспорта, Торгово-промышленного министерства, а также Министерства труда Финляндии.

Целью исследования являлось определение факторов, влияющих на конкурентоспособность логистической цепи Финляндии, а также возможностей для коммерческой деятельности на территории Северной Европы.

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ФИНЛЯНДИИ В ПЕРЕВОЗКАХ РОССИЙСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ИМЕЛ ЦЕЛЬЮ ОТВЕТИТЬ НА СЛЕДУЮЩИЕ ВОПРОСЫ:

- каковы потребности импортеров и экспортеров на указанной территории, прежде всего по отношению к российскому рынку, обладающему большим потенциалом;
- какова конкурентоспособность транспортной цепи, инфраструктуры и предлагаемых услуг в Финляндии по отношению к конкурирующим направлениям;
- какие секторы (страны-импортеры и экспортеры, отрасли промышленности (товары), логистические функции) создают для предприятий Финляндии наилучшие предпосылки для обслуживания зарубежных клиентов с сохранением конкурентоспособности и рентабельности;
- какие меры должны быть приняты и какие предпосылки созданы для извле-

чения практической пользы из этого потенциала.

Во время исследования, длившегося с апреля по июнь 1999 года, был проведен анализ распределения грузопотоков из Германии и Северной Америки в Россию между наземными маршрутами Финляндии, Прибалтики и Польши, а также напрямую в собственные порты России на Балтийском море в 1997-1998 гг.

В рамках исследования были опрошены специалисты, отвечающие за транспортную логистику и торговые операции с Россией, приблизительно из 50 фирм, главным образом в Германии, Голландии и России, а также на предприятиях-членах группы **Финнлоад Рю**. Поставленные вопросы касались развития России, конкурентоспособности перевозок финляндского направления и возможностей Финляндии в качестве логистического центра в Северной Европе.

Кроме этого, был проведен анализ финляндского направления с точки зрения

конкурентоспособности по отдельным видам транспорта и по сравнению с различными вариантами. На основании данного анализа было составлено настоящее публичное резюме.

ВЫВОДЫ

Сильными сторонами финляндского направления, подлежащими развитию с учетом дальнейшей перспективы, являются хорошая инфраструктура, а также ее надежность и безопасность. Именно они упорчили положение финляндского направления при перевозках товаров высокой степени обработки, по отношению к стоимости которых транспортные расходы являются незначительными.

С учетом международных логистических решений, а также причин географического и экономического характера финляндское направление является наиболее приемлемым при контейнерных перевозках в Россию из-за пределов Европы. Реально с этими перевозками может конкурировать прямая доставка грузов в российские порты на Балтийском море. В отношении грузопотоков в Европе конкурентом является наземный маршрут через Польшу. В связи с высоким уровнем базисных расходов маршрут через Финляндию может оказаться наиболее приемлемым для импорта в Россию, чем для экспорта из нее.

Изменения, затрагивающие как собственную сферу деятельности, так и направления, конкурирующие с Финляндией, являются быстрыми. Имеется уверенность
(Продолжение на стр. 12)



Оперативное сообщение

между КОНТИНЕНТАМИ

VR Cargo — это структура железных дорог Финляндии, занимающаяся грузовыми перевозками. Она является основным перевозчиком сырья и промышленной продукции, а также ведущей транспортной фирмой в Финляндии.

Значительную часть осуществляемых VR Cargo перевозок — примерно 40% из общего объема — составляют экспортно-импортные и транзитные перевозки между Финляндией и Россией, государствами Средней Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Многолетняя и тесная совместная работа VR Cargo и российских железных дорог обеспечивает оперативность перевозок в восточном направлении, включая операции по передаче грузов на погранпереходах. Благодаря сотрудничеству между финскими и европейскими партнерами комплексные услуги в международном грузовом сообщении оказываются быстро и гибко.

Соседство VR Cargo и российских железных дорог создало идеальные предпосылки для трансконтинентальных перевозок грузов через Транссибирскую магистраль.

Финляндия:

- Идеальный логистический центр между Востоком и Западом
- Полная сохранность грузов при хранении и транспортировке.

Финляндско-российская граница:

- одинаковая колея — перегрузка не требуется;
- четыре современных погранперехода с высокой пропускной способностью.



VR CARGO

Генеральная дирекция в Хельсинки

VR Cargo (железные дороги Финляндии), международные грузовые перевозки, тел. +358 307 10; факс + 358 307 21 526, www.vr.fi
Представительство в Москве: ул. Ново-Басманная, дом 2, подъезд 6, тел. +7 095 262 2273; факс +7 095 262 2843

25 лет

РОССИЙСКОГО И ПЕРЕВОЗКИ VR

VR CARGO



Хенри КУЙТУНЕН,
генеральный директор VR-Group Ltd

КОНЦЕРН VR: СОСТАВ И СТРУКТУРА

В июле 1995 года VR реорганизовано из государственного предприятия в акционерную компанию, действующую по правилам коммерческой структуры. В Финляндии государство не устанавливает тарифы на железнодорожные перевозки, этим занимаются на основании рыночной ситуации и с учетом фактических расходов сами транспортные компании. Утратив государственный статус, VR сегодня имеет возможность самостоятельно и гибко предлагать транспортные услуги.

В составе концерна VR находится 21 предприятие. VR владеет парком, состоящим из 1200 пассажирских и 12 тысяч грузовых вагонов, а также рядом автомобильных предприятий грузовых и пассажирских перевозок. Экономически фирма находится в хорошем состоянии: общий оборот достигает 1 миллиарда долларов в год. VR-Group Ltd является одной из тех редких европейских железнодорожных компаний, экономическая деятельность которых постоянно приносит прибыль. Доля VR на транспортном рынке Финляндии составляет 25%, что в среднем на 10% превышает соответствующие показатели в других странах Европейского Союза (ЕС).

РОЛЬ ФИНЛЯНДИИ В ТОРГОВЛЕ МЕЖДУ СТРАНАМИ ЕС И РОССИЕЙ

Для России граница с Финляндией является единственной прямой границей с ЕС. Это имеет значение и для транспортной технологии. Груз, попадая в Финляндию, оказывается в зоне ЕС и после растаможивания приобретает свободу передвижения на территории всех стран-членов ЕС — на так называемом внутреннем рынке. При этом отпадает такое понятие, как страны транзита и связанная с этим бюрократия.

Для развития внешней торговли между Европой и Россией существенное значение имеют надежные, эффективные и экологичные услуги железных дорог. Для железнодорожных перевозок между Финляндией и Россией преимуществом является одинаковая ширина колеи. Благодаря тому, что перегрузка на границе наших стран не нужна, сообщение из России через Финляндию в страны-члены Европейского Союза и в другие страны всегда быстрое и гибкое.

Финляндско-российское соглашение о прямом железнодорожном сообщении гарантирует простое оформление документов и единые условия для перевозок грузов.

КОРИДОР 9А И ЕГО ВОЗМОЖНОСТИ

Одним из важнейших транспортных коридоров Северной Европы на направлении России является продолжение скандинавского маршрута, а именно — маршрут Турку—Хельсинки—Санкт-Петербург—Москва. Среди проектов совершенствования европейских транспортных сетей, представленных в ЕС, приоритетными являются порядка двадцати. Коридор 9А — один из них.

Транзитные перевозки между Финляндией и бывшим Советским Союзом начались в 1975 году. Объемы возросли от незначительных 300 тыс. тонн, достигнутых за первые годы, до рекордных 6 млн., перевезенных в 1993 — 1994 годах. Несмотря на наступивший после этого период экономического спада, нельзя считать, что возможности финляндского маршрута утрачены.

За последние три года объем железнодорожных перевозок транзитом через Финляндию сохранялся стабильным — на уровне 3 млн. тонн. С начала 2000 года происходит оживление грузоперевозок и, в особенности, продукции нефтехимической промышленности. Значительной группой транзитных грузов является также железная руда.

Для Железных дорог Финляндии перевозки грузов через российско-финляндскую границу всегда имели важное значение. Сегодня они составляют до 40% всего объема грузовых перевозок VR-Group Ltd. Из общего объема — 16 млн. тонн грузов, или более 300 000 вагонов — доля экспортно-импортных поставок составляет почти 13 млн. тонн.

Целью железнодорожной сети Финляндии является увеличение пропускной способности этой важнейшей железнодорожной линии между Финляндией и Россией, а также совершенствование системы управления движением для улучшения эффективности, безопасности и экологичности перевозок. Скорость движения на железнодорожных путях, подвергаемых капитальному ремонту, а также на строящихся новых путях будет составлять до 220 км/час. Максимально допустимая нагрузка на ось при грузовых перевозках увеличится до 25 тонн. После завершения капитального ремонта на участке Лахти—Вайниккала и строительства второго пути на участке Луумяки—Вайниккала вступит в строй высококлассная двухпутная железнодорожная линия на Россию.

Целью железнодорожной сети Финляндии является увеличение пропускной способности этой важнейшей железнодорожной линии между Финляндией и Россией, а также совершенствование системы управления движением для улучшения эффективности, безопасности и экологичности перевозок. Скорость движения на железнодорожных путях, подвергаемых капитальному ремонту, а также на строящихся новых путях будет составлять до 220 км/час. Максимально допустимая нагрузка на ось при грузовых перевозках увеличится до 25 тонн. После завершения капитального ремонта на участке Лахти—Вайниккала и строительства второго пути на участке Луумяки—Вайниккала вступит в строй высококлассная двухпутная железнодорожная линия на Россию.

ДРУГИЕ ПРОЕКТЫ ЕВРОПЕЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Что касается северных транспортных коридоров, то в Финляндии, как и в России, усилия были направлены на улучшение путевой инфраструктуры. На участке Вартиус—Оулу, расположенном в Северной Финляндии, сделаны капитальные вложения в целях повышения гибкости движения и увеличения пропускной способности направления. Ожидается, что объем перевозок грузов через пограничный переход Вартиус—Кивиярви может возрасти в четыре раза после завершения строительства участка Ледмозеро—Кочкома на российской стороне. По последним данным, строительство участка Ледмозеро—Кочкома вновь продолжается. Он должен быть открыт для движения в 2001 году.

ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ ФИНЛЯндию

В ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ ЗА ЭТИ ГОДЫ

ИНФРАСТРУКТУРА ФИНЛЯндиИ РАБОТОСПОСОБНА И НАДЕЖНА

С точки зрения потребностей грузовых перевозок и внешней торговли, в Финляндии имеется работоспособная и надежная инфраструктура. Железнодорожная сеть страны находится в хорошем состоянии. На обслуживание и капитальный ремонт железнодорожной сети из бюджета государства ежегодно выделяется 300 млн. долларов США.

Между Россией и Финляндией действуют четыре железнодорожных пограничных перехода, важнейший среди которых Вайниккала—Бусловская, находящийся на маршруте Хельсинки—Санкт-Петербург—Москва. Здесь проходит до 60% грузов российско-финляндского железнодорожного сообщения и весь объем пассажирского движения. К другим пограничным переходам относятся Иманранкоски—Светогорск, Нийрала—Вяртсиля и Вартиус—Кивиярви. Их пропускная способность также достаточна для растущих грузовых потоков.

Благодаря хорошему состоянию железнодорожного пути и современным транспортным технологиям, общая стоимость перевозки по Финляндии удерживается во вполне приемлемых пределах, этому также способствует быстрый оборот вагонного парка. Следование вагонов от российской границы в порты Котка и Хамина, выгрузка и возвращение к границе занимают не более трех суток. Дополнительные, непредвиденные затраты и задержки в поставках исключены основательным планированием перевозочного процесса и целесообразным совмещением его частей, без каких бы то ни было узких мест.

Развитая инфраструктура и высокий технологический уровень имеются и в финских портах. Деятельность финских портовых операторов и транспортно-экспедиторских компаний отличается высоким качеством и эффективностью, фарватер всегда в хорошем состоянии и функционирует без сбоев даже в зимний период. Оперативность перевозок в любую точку мира гарантируется наличием регулярного морского сообщения.

Для повышения конкурентоспособности финляндского маршрута в начале 1999 года было принято решение, удовлетворяющее клиентов транзитных перевозок, — морскому ведомству была предоставлена возможность установления заниженного фарватерного сбора для судов с транзитными грузами. Это свидетельствует о желании государства Финляндии совершенствовать транзитные перевозки через Финляндию и повышать их конкурентоспособность в ценовом отношении.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

VR-Group Ltd в своей деятельности постоянно учитывает экологический фактор и гарантирует оказание услуг, эффективных в отношении окружающей среды и общества, создающих минимальную нагрузку на окружающую среду. Вопросы окружающей среды имеют для компании все более решающее значение при принятии решений о перевозках сырьевых материалов и готовой продукции.

Уже на протяжении ряда лет VR целенаправленно работает над безопасностью и экологичностью своих перевозок. Сегодня международный стандарт экологического качества ISO 14001 распространяется на всю деятельность VR Cargo.

Перевозка опасных грузов находится под контролем в течение всего пути следования. Когда цистерны прибывают из России на пограничную станцию Вайниккала, автоматическая система производит замер уровня их налива. На основании результата измерения можно, в случае необходимости, составлять план перевозки для каждого отдельного вагона. После ввода в эксплуатацию системы измерения в Финляндии крайне редко обнаруживались течи в цистернах. Кроме того, все вагоны проходят радиометрический контроль и взвешиваются на вагонных весах. С контрольного моста там же, на станции Вайниккала, производится осмотр вагонов для выявления возможных дефектов. В пути следования вагоны подвергаются автоматическому замеру на обнаружение газообразной и жидкой течи, что позволяет держать под контролем утечку из цистерн и во время движения.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Кроме вопросов окружающей среды, VR уделяет много внимания информационным системам железнодорожных перевозок. В перевоз-

ках внутри Финляндии более 60% накладных составляются в электронном виде в формате Edifact. Бумажные документы в результате этого оказались ненужными. Производство расчетов по данным перевозкам выполняется также электронным путем.

VR совместно с Октябрьской железной дорогой разработало информационные системы для грузовых перевозок между странами. Используется пограничная система, которая позволяет предварительно передавать данные о перевозках по информационной сети на пограничную станцию принимающей стороны. Пограничные станции на стороне Финляндии могут пользоваться этой информацией при дальнейшей передаче данных клиентам и таможене Финляндии.

Кроме того, VR принимает активное участие в разработке проектов RailCom и RailTrack в рамках международной программы TEDIM. Данные проекты нацелены на внедрение электронной накладной в перевозках между Финляндией и Россией, а также на внедрение системы отслеживания отправок на основе Интернета, что позволит клиенту получать предварительную информацию о его перевозках, а также иметь постоянную информацию о дислокации вагонов.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ТРАНСИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Благодаря своему географическому положению Россия может служить эффективным транспортным коридором между Европой и Азией. Прямой наземный коридор между Финляндией и Дальним Востоком проходит через Транссибирскую магистраль. По данной магистрали осуществляется еженедельное, а в последнее время даже ежедневное контейнерное сообщение прямыми контейнерными поездами между финской пограничной станцией Вайниккала и предпортовой станцией Находка-Восточная. Время в пути такого контейнерного поезда — в среднем 12 суток. Порт Восточный имеет постоянное морское сообщение с Южной Кореей, Японией и Гонконгом. Морская часть перевозки занимает от 4 до 10 суток. При сравнении этих сроков доставки с прямыми морскими перевозками между Европой и Дальним Востоком перевозки по Транссибирской магистрали обеспечивают экономии времени, равную 2-3 неделям.

После отправления контейнера из Японии или из Южной Кореи он прибывает в среднем через 20 суток на финскую пограничную станцию Вайниккала в маршрутном поезде, состоящем из 50 вагонов. Контейнеры развозятся со станции Вайниккала на различные терминалы за 1-2 суток. При перевозках из Финляндии в восточном направлении контейнеры с различных станций отправления аккумулируются на ст. Вайниккала, где производится формирование контейнерного поезда. Каждый контейнерный поезд состоит из 40-50 платформ (100-120 ДФЭ). Контейнеры доставляются до берега Тихого океана на расстояние в 10 тысяч километров под охраной и в соответствии со специально согласованным графиком. В последние годы именно этот маршрут становится наиболее часто используемым.

В 2000 году на Дальний Восток по Транссибирской магистрали была перевезена в пересчете на ДФЭ 41 тысяча груженых контейнеров. В начале текущего года наблюдается положительный рост грузоперевозок.

Дополнительный интерес к данному направлению привлекает еще и план восстановления прямого железнодорожного сообщения между Северной и Южной Кореей. После воссоединения железных дорог двух Корей отпадет необходимость в использовании морского транспорта, что, очевидно, позволит существенно сократить срок доставки грузов.

ИТОГИ

Растущая в России внешняя торговля предлагает возможности и грузы для всех направлений. Мы твердо убеждены в том, что, при соблюдении честной конкуренции, грузы будут следовать по наиболее «естественным» направлениям. VR совместно со своими партнерами хочет активно и открыто развивать транзитные перевозки через Финляндию путем совместного планирования перевозочного процесса и предложения клиентам гибкого, надежного и качественного маршрута перевозки.

VR готово обслуживать российские предприятия, занимающиеся внешней торговлей, и предоставить в их распоряжение известное финское качество.



В «ФИННСОВТРАНС»

АО «**ФИННСОВТРАНС**» было создано в 1991 г. в основном для обслуживания железнодорожных перевозок советских транзитных грузов через территорию Финляндии и расчетов за эти перевозки. Таким образом, оно как бы выступало «правопреемником» концерна «**СОЮЗ-ВНЕШТРАНС**», который в течение многих лет занимался этой деятельностью.

После дезинтеграции СССР, коренного изменения экономического строя в России, демонополизации внешне-торговых операций, включая и сферу международного экспедирования, транзитный поток через Финляндию стал объектом возрастающей конкуренции многих российских и финляндских компаний, и дальнейшая централизация этой работы в одних руках стала невозможной.

И хотя за АО «**ФИННСОВТРАНС**» и сегодня сохраняется роль одного из ведущих операторов железнодорожного транзита через Финляндию, перед Обществом встала задача организации работы в новых направлениях и перспективных сферах развития — вне зависимости только от железнодорожного транзита.



Владимир МАКАРОВ,
генеральный директор АО «Финнсовтранс»



Начиная с 1993 г. Общество приступило к экспедированию автомобильных перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов между Финляндией, с одной стороны, и Россией, а также некоторыми странами СНГ и Балтии — с другой. Активно сотрудничая с клиентурой в России, Финляндии и ряде третьих стран, а также с широким кругом финских, белорусских, украинских и российских автомобильных перевозчиков, Обществу удалось достичь в наилучшие годы уровня перевозок более 4 тыс. рейсов в год. Положительную роль сыграло сотрудничество со столь крупным клиентом, как «Самсунг Электроникс», а также «СВТ-Корея». Несмотря на то, что в последние годы вследствие экономического и финансового кризиса в России и других негативных факторов объем автомобильных перевозок из Финляндии в Россию повсеместно снизился, автомобильные перевозки даже сегодня обеспечивают существенную часть поступлений в баланс Общества.

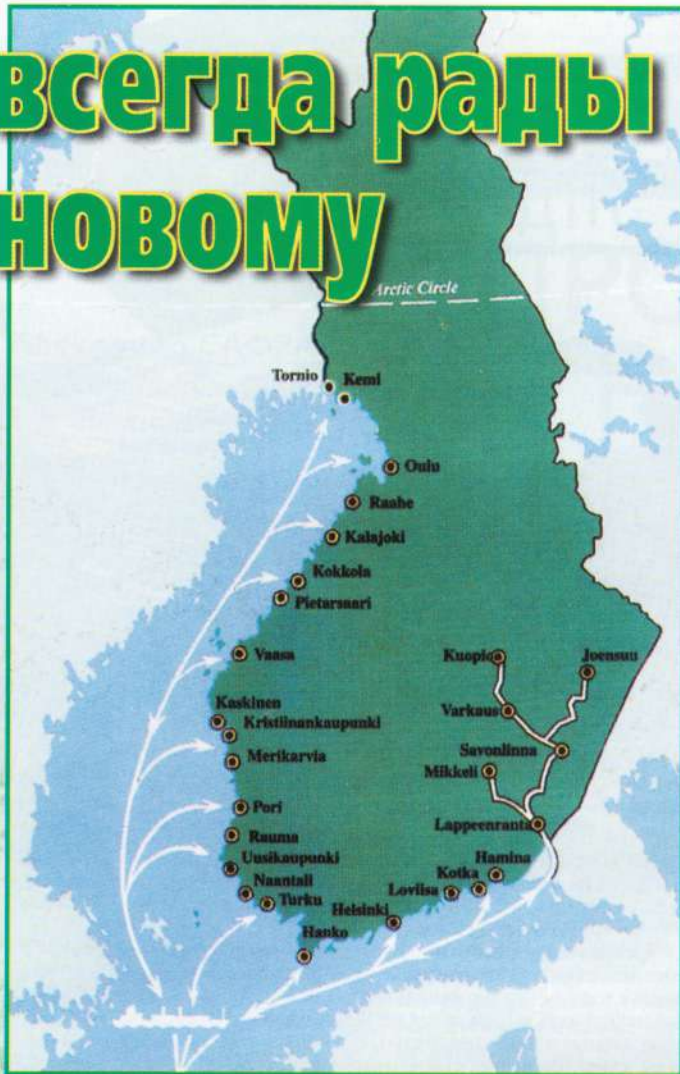
Следует подчеркнуть, что снижение объемов перевозок автомобильным транспортом в 1999–2000 гг. между Финляндией и Россией Общество частично компенсировало за счет обеспечения доставки транзитных грузов из одних пунктов Финляндии в другие по поручению «Самсунг Электроникс» и других клиентов с использованием финских автомобильных перевозчиков.

Кроме того, АО «Финнсовтранс» расширило географию международных автомобильных перевозок из таких стран, как Словения, Испания, Дания, Польша, Португалия, Германия, Австрия, Франция, Чехия, Швеция, Литва и в обратных направлениях.

Совместно с фирмой «СВТ-Корея» (Сеул) АО «Финнсовтранс» организовало прием сначала на ст. Вайниккала, а затем в порту Мустола поступающих из Корейской республики через Транссибирскую магистраль большегрузных контейнеров с электроникой «Самсунг Электроникс» и переотправку этих контейнеров в Москву и другие пункты автомобильным транспортом. Указанные операции достигли столь значительного объема, что муниципалитет города Лаппеенранта при поддержке АО «Финнсовтранс» и его субподрядчика в Мустоле — фирмы «Саймаа Лайнз» — принял решение инвестировать средства для строительства на территории порта Мустола таможенного контейнерного терминала. Терминал был введен в эксплуатацию в 1996 г., что позволило увеличить объем перевозок контейнеров и привлечь к этим операциям других корейских клиентов.

Наряду с доставкой контейнеров с электроникой автомобильным транспортом в Москву и другие пункты в странах СНГ АО «Финнсовтранс» по поручению фирмы «Самсунг Электроникс» организовало доставку контейнеров по железной дороге и автотранспортом на арендуемые «Самсунг Электроникс» в Финляндии склады, где контейнеры растаривались, а грузы помещались на склад для временного хранения и подборки по ассортименту по индивидуальному заказу покупателей. АО «Финнсовтранс» активно участвовало в обеспечении перевозок этих грузов с арендованных складов в Москву тентованными полуприцепами, а также в складировании и перевалке грузов на складах в Коуволе, Ваалимаа и Лаппеенранте.

Всегда рады новому



• В сотрудничестве с фирмами «СВТ-Корея» и «СВТ-Интернационале» была налажена доставка в Мустолу крытыми вагонами с российских заводов-изготовителей экспортного капролактама и синтетического каучука, которые перегружаются в порожние контейнеры и отправляются в Корейскую республику по Транссибирской магистрали. Эта операция позволила удовлетворить требования корейских покупателей в отношении доставки товаров в контейнерах и в то же время использовать порожние контейнеры, освобождающиеся после выгрузки электроники (в Москве и в Финляндии), тем самым обеспечивая двустороннюю загрузку контейнеров.

• Для оказания содействия фирме «СВТ-Корея» в организации контейнерных перевозок через Мустолу мы закупили в Корейской республике в 1995 г. 90 новых 40' контейнеров и сдали их в долгосрочную аренду фирме «СВТ-Корея».

• Начиная с 1995 г. АО «Финнсовтранс» активно включилось в новый вид обслуживания клиентуры — аренду по поручению клиентов складских площадей в Восточной Финляндии для временного хранения и обработки различных грузов с последующей их доставкой в Россию автомобильным транспортом. В течение последних 5-6 лет в разные периоды АО «Финнсовтранс» арендовало склады в Котке, Коуволе, Лаппеенранте, Мустоле. Среди клиентов Общества по складским операциям были такие крупные фирмы, как «Самсунг Электроникс» (Корея), «Алкоа» (США), «Мохиб» (ОАЭ), SKC (Германия), «Риверенд», «Ирсон», «МВО-Холдинг» (Россия) и другие.

Складские операции — это весьма сложный и ответственный участок работы. Приобретенный АО «Финнсовтранс» опыт позволил укрепить позиции Общества на рынке и повысить квалификацию персонала.

• Весь комплекс указанных операций предопределил необходимость страхования рисков АО «Финнсовтранс» как экспедитора и владельца контейнеров, а также рисков клиентов по их поручениям.

Страховые операции, осуществляемые АО «Финнсовтранс», сводятся к следующим основным элементам:

- страхование рисков АО «Финнсовтранс» как договорного автомобильного перевозчика в страховом обществе TT Club (Лондон);
- страхование принадлежащих АО «Финнсовтранс» большегрузных контейнеров;
- страхование имущества АО «Финнсовтранс» (офис, легковые автомобили);
- страхование перевозочных и складских рисков по поручению клиентуры.

• В связи с криминогенной обстановкой в России и особенно в районе Москвы, что приводило к случаям ограбления и угона грузовых автомашин, АО «Финнсовтранс» организовало по поручениям и за счет клиентов сопровождение грузов вооруженной охраной на участке Санкт-Петербург — Москва.

• В целях повышения рентабельности экспедиторских операций общество организовало собственными силами оформленные транспортные документы (накладных СМР и карнетов TIR) на грузы, отправляемые автомашинами в Россию из района Котки.

• Для удобства работы с клиентами и транспортными организациями на российском рынке АО «Финнсовтранс» в 1999 г. открыло свое представительство в Москве. Работа представительства способствует более активному привлечению российских грузов к перевозкам железнодорожным и автомобильным транспортом и получению необходимой рыночной информации.

Наши перспективы и новые направления? В течение последних 5 лет АО «Финнсовтранс» активно занималось обслуживанием клиентуры при организации перевозок грузов по железным дорогам СНГ и Балтии и в портах этих стран с оплатой тарифа в СКВ — и не только на финском направлении. Используя связи с фрахтовыми агентами МПС и портами, АО «Финнсовтранс» в ряде случаев добивается существенных скидок с тарифной политики, и привлекает тем самым к сотрудничеству более широкий круг клиентов. В частности, клиентами Общества в настоящее время являются такие крупные организации, как «Нижнекамскнефтехим», «Весотра», «Авена Нордик Грайн», «Гленкор», «Крудекс кемикалс» и др., которые ранее проводили свои платежные операции на территориях СНГ через другие каналы.

• В последние годы АО «Финнсовтранс» по поручениям клиентов организует морские перевозки контейнеров линейными судами, букирует кубатуру на линейных судах, ведет расчеты по портовым операциям и по фрахту. Проводится также подготовительная работа к фрахтованию трампового тоннажа, в частности для перевозки лесных и нефтехимических наливных грузов, организуется отправка ряда российских экспортных грузов линейным и трамповым тоннажем через порты Финляндии, Выборг и С.-Петербург.

• Общество в ограниченном масштабе занималось также торговыми операциями, в частности реализацией по поручениям владельцев порожних «disposal» контейнеров, а также поставкой ряда продовольственных товаров из Финляндии в Россию.

АО «Финнсовтранс» является ассоциированным членом ФИАТА, Международного координационного комитета по транссибирским перевозкам, Ассоциации экспедиторов РФ, постоянным членом Финской ассоциации международных экспедиторов и «СВТ-группы».

В 2000 году Торгово-промышленная палата РФ присвоила фирме статус «Надежный партнер».

К числу успехов несомненно относится и то, что в 1998 г. АО «Финнсовтранс» с разрешения акционеров приобрело в собственность служебное помещение площадью 340 м², которое ранее использовалось на условиях аренды.

Здесь всегда рады видеть своих клиентов и партнеров, всегда рады поговорить о новом сотрудничестве, новых перспективах, направлениях и планах.



Финляндия, 48100 Котка
Тел.: + 358 (0)5 230 7700
Факс: + 358 (0)5 218 4696
Телекс: 53155 FISOV FI
E-mail: finnsovtrans.oy@planet.fi

А/О "ФИННСОВТРАНС" ЛТД



СП «**ФИННСОВТРАНС**» (ФСТ) создано в апреле 1991 года в г. Котка (Финляндия) несколькими российскими и финскими акционерами, среди которых Государственные железные дороги Финляндии, «Концерн Союзвнештранс», наиболее опытный международный экспедитор на территории бывшего СССР, и другие.

Основными направлениями деятельности **ФИННСОВТРАНС** являются логистика, транспортно-экспедиторское обслуживание и организация железнодорожных, автомобильных, авиационных, морских и речных перевозок:

- ◆ грузов взаимной торговли Финляндии, России и других республик бывшего СССР;
- ◆ грузов финской внешней торговли, следующих в третьи страны транзитом через Россию и другие республики бывшего СССР;
- ◆ грузов внешней торговли России и других республик бывшего СССР, следующих в третьи страны транзитом через Финляндию;
- ◆ грузов третьих стран, следующих через Финляндию, любой порт или погранпункт России и других республик бывшего СССР в любую точку земного шара;
- ◆ грузов, следующих транзитом через территорию бывшего СССР в/из Ирана, Афганистана, КНР, Монголии и по Транссибирскому железнодорожному мосту.

ФИННСОВТРАНС осуществляет:

- ◆ перевалку, хранение и экспедиторское обслуживание грузов в морских и речных коммерческих портах, а также на таможенных складах Финляндии и республик СНГ;
- ◆ фрахтование судов и автомобилей;
- ◆ перевозку грузов всеми видами транспорта, как собственными, так и арендованными.

По поручениям клиентов ФСТ обеспечивает:

- ◆ очистку и подготовку железнодорожных вагонов и контейнеров к погрузке;
- ◆ предоставление крепежных и сепарационных материалов, тальманский счет и взвешивание отдельных партий грузов;
- ◆ таможенное декларирование, страхование грузов;
- ◆ организацию охраны грузов;
- ◆ слежение за движением грузов с использованием системы компьютерной связи с портами и перевозчиками;
- ◆ составление транспортных документов;
- ◆ оперативное информационное обслуживание.

В случае необходимости по заявкам клиентов приглашает представителей инспекционных и страховых компаний, товарных экспертов, представителей карантинных и ветеринарных властей.

ФИННСОВТРАНС занимает одно из ведущих мест среди экспедиторских фирм Финляндии по объему транзитных перевозок, имея ежегодные поступления от этих перевозок в объеме более 100 млн. финляндских марок.

Транзит экспортно-импортных грузов республик бывшего СССР через Финляндию имеет более чем 25-летнюю историю. При этом до 1992 года по этому направлению шли главным образом наливные нефтехимические, а также навалочные грузы (глинозем, сера, минеральные удобрения, руды), поскольку в финских портах к услугам клиентов всегда современные наливные емкости и перегрузочные комплексы. В последние годы в связи с трудностями в российских портах стал расти интерес к транзиту черных и цветных металлов, ферросплавов, бумаги, автомобилей, грузов в контейнерах, тарно-упаковочных грузов и т.д.

Такой интерес основывается, в частности, на высокой культуре и четкости работы финских железных дорог, портов, стивидорных компаний, складов, позволяющих ускорить поставку товаров покупателям и свести к минимуму вероятность потерь при перевозке, перевалке и хранении грузов.

В основном экспортные грузы, поступающие из России и других стран СНГ, переотправляются из Финляндии морем в порты Европы и других континентов, с которыми Финляндия связана регулярными морскими и океанскими линиями. При необходимости грузы могут быть переотправлены по сквозным коносоаментам в любые самые отдаленные порты мира как прямыми судами, так и с перевалкой в Бремене, Гамбурге, Роттердаме и Антверпене.

Аналогичным образом организуется и перевозка импортных грузов.

ФИННСОВТРАНС имеет соглашения о сотрудничестве с железными дорогами Финляндии и республик бывшего СССР, многими автомобильными перевозчиками, портовыми стивидорными компаниями, таможенными складскими комплексами как на территории Финляндии, так и в СНГ и республиках Балтии, в т.ч. в Москве, Нижнем Новгороде, Воронеже, Новосибирске, Волгограде, Шереметьево, Лобне, Калининграде, Санкт-Петербурге, Самаре (Россия), Бресте и Минске (Беларусь), Ильичевске (Украина), Кишиневе (Молдова), Талдыкоргане и Алма-Ате (Казахстан), Таллине (Эстония), Клайпеде и Вильнюсе (Литва), Риге (Латвия). По этим соглашениям клиентам **ФИННСОВТРАНС** предоставляются существенные скидки с действующих тарифов.

ФИННСОВТРАНС является акционером ряда компаний, в том числе «Рейдтанкс» (Москва), «Волгаинтранс» (Самара), «Эсттранс-сервис» (Таллин), «Выборгвнештранс» (Выборг).

ФИННСОВТРАНС — член Ассоциации экспедиторов РФ (АЭР), Финского союза экспедиторских компаний и Союза международных экспедиторов «Группа СВТ».

SVT GROUP

ТРАНЗИТ ЧЕРЕЗ ФИНЛЯндию:

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Александр САФРАЙ,
директор
АО «Финнсовтранс»

В 2000 году исполнилось 25 лет сотрудничества России с транспортными организациями Финляндии в сфере транзита грузов через эту страну.

На собрании, посвященном этому юбилею, которое было проведено в Москве в ноябре прошлого года по инициативе железных дорог Финляндии, было отмечено, что в результате взаимовыгодного сотрудничества за 25-летний период через Финляндию было перевезено около 80 млн. тонн различных внешнеторговых грузов ранее Советского Союза, а затем — России и других стран СНГ.

Транзитные грузопотоки формировались преимущественно из тех грузов, которые по техническим и технологическим причинам не могли обслуживаться в отечественных морских портах.

Можно без преувеличения констатировать, что на определенных этапах и по отдельным группам товаров транзит через Финляндию способствовал лучшей реализации экспортного потенциала и импортных потребностей нашей страны.

Своего максимального объема транзитные перевозки по железным дорогам

Финляндии достигли в 1993 — 1994 годах, когда они превысили уровень 6 млн. тонн в год.

Начиная с 1995 года объем транзита через Финляндию по железной дороге неуклонно сокращается. Хотя в последние годы уровень транзита несколько стабилизировался, в 2000 году было зарегистрировано очередное его снижение с 2,8 млн. тонн до 2,7 млн. тонн.

Необходимо отметить, что сокращение объема железнодорожного транзита через Финляндию в 2000 году произошло в условиях, в целом благоприятных для экономики России.

Существенно расширился внешнеторговый оборот, особенно в сфере экспортных поставок. Общая тенденция роста внешней торговли нашла свое отражение и в товарообороте между Россией и Финляндией, который за 11 месяцев 2000 года возрос на 36% по российскому экспорту и на 16% по российскому импорту по сравнению с соответствующими показателями 1999 года.

Общее оживление в экономической деятельности России привело и к росту грузооборота российских транспортных организаций.

Так, грузооборот российских портов за 11 месяцев 2000 года увеличился на 7%, а грузооборот железных дорог страны за 9 мес.

возрос на 14,8% против соответствующих периодов 1999 года.

Таким образом, ситуация с транзитом российских грузов через территорию Финляндии не следовала общей тенденции развития хозяйственной деятельности в России.

Каковы же причины такого положения в области транзита грузов через Финляндию?

Одна из важных причин переключения существенной части транзитных грузопотоков из Финляндии в пользу портов России и стран Балтии в последние годы заключается в недостаточной конкурентоспособности финских транспортных организаций — железных дорог и стивидорных компаний.



В какой мере «вилка» между тарифами и ставками, которые котируют финские транспортные организации, и предложениями их российских, эстонских и латвийских конкурентов обусловлена соотношениями себестоимости услуг, а в какой — спецификой тарифной политики финских транспортных операторов, определить сложно. Однако анализ показывает, что по широкому кругу тарно-упаковочных и продовольственных грузов эта «вилка» достигает 1,5-2 раз, а иногда и более.

К сожалению, столь неблагоприятное положение, о котором заинтересованным сторонам хорошо известно, не мешает финским операторам осуществлять дальнейшее повышение тарифов и ставок за транзитные услуги. Так, железные дороги Финляндии в 2001 году прибегли к очередному повышению тарифов на транзитные перевозки, в том числе и на весьма чувствительных для клиентов направлениях.

Неудивительно, что сегодня основу транзитного грузопотока через Финляндию составляют нефтехимические наливные грузы, обработка которых в портах России и стран Балтии невозможна из-за отсутствия или нехватки соответствующих береговых емкостей и средств перелива.

Пока сохраняется интерес клиентуры к перевозке и перевалке через Финляндию транзитных контейнеров ввиду относительно конкурентного уровня цен на услуги и традиционно высокого качества транспортного обслуживания. Привлекательная сторона использования портов Финляндии для транзита контейнеризованных грузов заключается, в частности, в том, что в Финляндии хорошо организовано фидерное судоходство, которое обеспечивает четкое взаимодействие финских портов с базовыми портами — Гамбургом, Бремерхафеном, Роттердамом, Антверпеном, Феликстоу при высокой частоте судоотходов.

В глубоководном районе порта Котка (Муссало) в июне 2001 года завершается строительство первой очереди нового контейнерного терминала с пропускной способностью 300.000 TEU в год.

Широкое распространение среди российской и иностранной клиентуры получила технология работы, при которой контейнеры с импортными грузами для России (электроника, бытовая техника, одежда и др.) доставляются из финских портов Котка, Хамина, Хельсинки на арендуемые таможенные склады в Восточ-

ной Финляндии, где они разгружаются, а товары после их соответствующей сортировки и подборки по ассортименту, требуемому покупателями, отправляются в Россию автотранспортом и по железной дороге.

Переключению многих грузов с финского транзитного направления способствует более гибкая коммерческая политика администраций портов России и стран Балтии, распространенная практика заключения ими с клиентурой двусторонних соглашений на взаимовыгодных условиях, привлечение к обработке более широкого круга товарной номенклатуры. Нельзя сбрасывать со счетов и определенные технические сдвиги в оснащении портов, позволяющие обеспечивать перевалку новых грузов. Так, в результате организации перевалки импортного глинозема в портах Мурманска и Санкт-Петербурга транзит глинозема через Финляндию полностью прекратился.

Касааясь сокращения железнодорожного транзита через Финляндию, нельзя не отметить выросшую конкуренцию со стороны автомобильного транспорта, обеспечивающего высокие темпы доставки импортных грузов из Финляндии до «двери» грузополучателя по весьма приемлемым для клиентуры ценам, а также быстрый возврат судовладельческих и отправительских контейнеров круговыми рейсами в финские порты. По данным финской печати, за 10 мес. 2000 года автомобильные перевозки транзитных грузов в Россию увеличились на 35% против сопоставимого периода 1999 года.

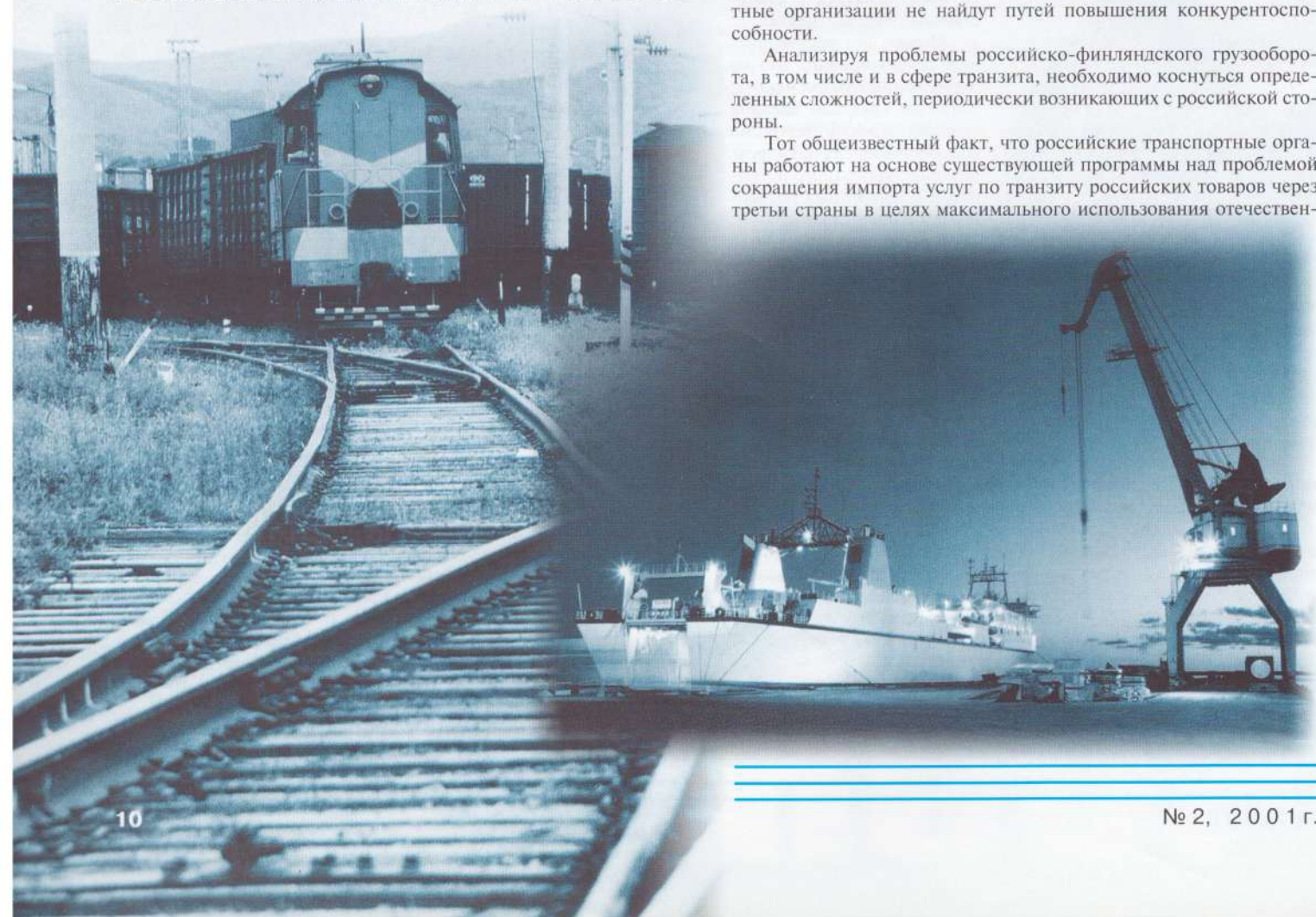
В целом напрашивается вывод о том, что ситуация с транзитом грузов через Финляндию свидетельствует о возросшей коммерческой зрелости клиентуры и экспедиторских фирм в России, которые при выборе маршрутов перевозки все в большей мере учитывают факторы конкурентоспособности как по уровню расходов, так и по качеству транспортного обслуживания.

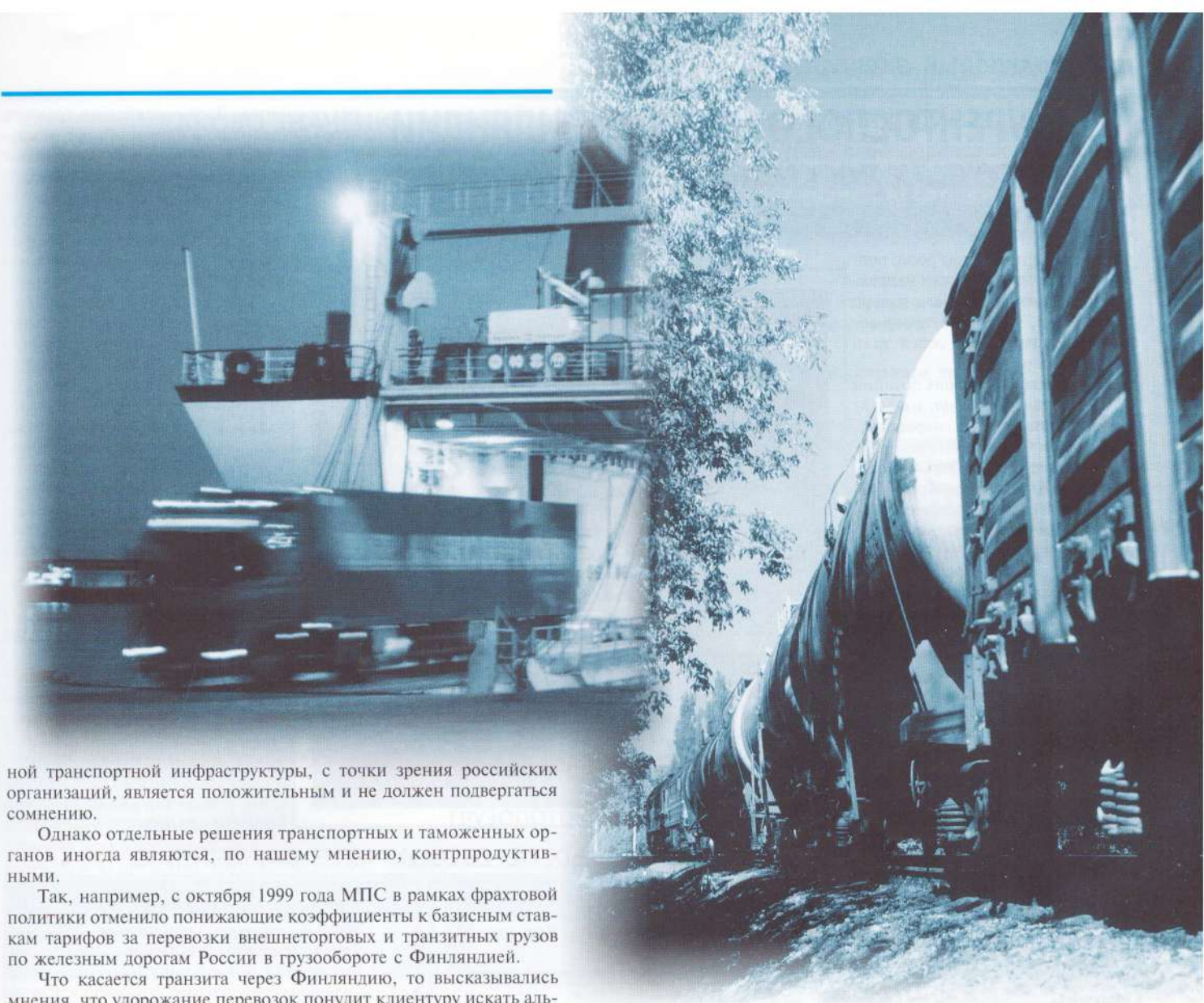
Финское транзитное направление, таким образом, сохраняет свое значение лишь в той мере, в какой уровень цен является приемлемым для клиентов и финская транспортная инфраструктура позволяет обеспечивать специфические требования заказчиков к условиям перевозки, обработки и хранения товаров.

Следует предположить, что с завершением амбициозной программы строительства новых российских портов в Балтийском бассейне роль финского транзита будет определяться все более узкими технологическими пределами, если только финские транспортные организации не найдут путей повышения конкурентоспособности.

Анализируя проблемы российско-финляндского грузооборота, в том числе и в сфере транзита, необходимо коснуться определенных сложностей, периодически возникающих с российской стороны.

Тот общеизвестный факт, что российские транспортные органы работают на основе существующей программы над проблемой сокращения импорта услуг по транзиту российских товаров через третьи страны в целях максимального использования отечествен-





ной транспортной инфраструктуры, с точки зрения российских организаций, является положительным и не должен подвергаться сомнению.

Однако отдельные решения транспортных и таможенных органов иногда являются, по нашему мнению, контрпродуктивными.

Так, например, с октября 1999 года МПС в рамках фрахтовой политики отменило понижающие коэффициенты к базисным ставкам тарифов за перевозки внешнеторговых и транзитных грузов по железным дорогам России в грузообороте с Финляндией.

Что касается транзита через Финляндию, то высказывались мнения, что удорожание перевозок понудит клиентуру искать альтернативные возможности в портах России.

Однако, как отмечалось выше, основу транзитных перевозок через Финляндию составляют нефтехимические наливные грузы широкого ассортимента, которые не могут пока из-за отсутствия береговых емкостей обрабатываться в российских портах.

Следовательно, эта мера, если действительно ею было продиктовано упомянутое решение, была правильной лишь абстрактно, но на данном этапе не только не достигла цели, а лишь негативно отразилась на коммерческих интересах российских клиентов и на транспортной составляющей товаров российско-финской торговли.

В начале текущего года таможенные органы России изменили правила таможенного контроля импортных товаров. В результате этого решения в Москве образовались длительные очереди прибывших из Финляндии автотранспортных средств, что нарушило нормальный процесс перевозки в Россию импортных товаров, следующих транзитом через Финляндию, привело к «оседанию» товаров на значительные сроки в финских портах и на складах, замораживанию финансовых средств клиентуры, воспрепятствовало своевременной доставке товаров потребителям и вызвало рост цен на автоперевозки.

Приказом № 25 от 15.1.2001 г. Государственный таможенный комитет установил места ввоза на таможенную территорию Российской Федерации отдельных категорий товаров.

Из числа мест ввоза товаров происхождением из КНР, Вьетнама, Индии, Республики Корея и ряда других стран Азии исключены пункты на финляндско-российской границе, хотя с 1990 г. существует и неуклонно развивается значительный регулярный поток коммерческих грузов, импортируемых в Россию транзитом че-

рез Финляндию из азиатских стран.

Выбор маршрутов поставки осуществляется совместно иностранными фирмами-поставщиками и российскими импортерами и фиксируется в контрактах купли-продажи. Он делается на основе наиболее экономичного варианта маршрута перевозки с учетом существующих технических и организационных возможностей.

Таким образом, упомянутый выше приказ ГТК РФ в той форме, в какой он был издан, является прямым вмешательством в деятельность участников внешнеэкономического комплекса и попыткой ограничить принятые в международной торговле принципы свободы выбора условий поставки. Он наносит прямой и неоправданный материальный ущерб многим российским импортерам и иностранным поставщикам. Как известно, действие этого приказа временно приостановлено.

Невольно создается впечатление, что таможенные органы России, руководствуясь справедливыми критериями повышения государственной дисциплины в сфере внешнеторговой деятельности, не всегда просчитывают негативные последствия тех или иных решений для организации поставок импортных товаров.

Назрела необходимость более тесных контактов профессиональных организаций, представляющих интересы экспортеров и импортеров, с руководящими органами в сфере транспорта и таможенного контроля в целях изыскания таких оптимальных решений, которые бы обеспечивали приоритетное соблюдение действующего законодательства страны, не нарушая и не прерывая при этом нормальную деятельность участников внешнеторгового и транспортного процессов и своевременное снабжение товарами потребительского рынка.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ФИНЛЯДИИ в перевозках российского направления

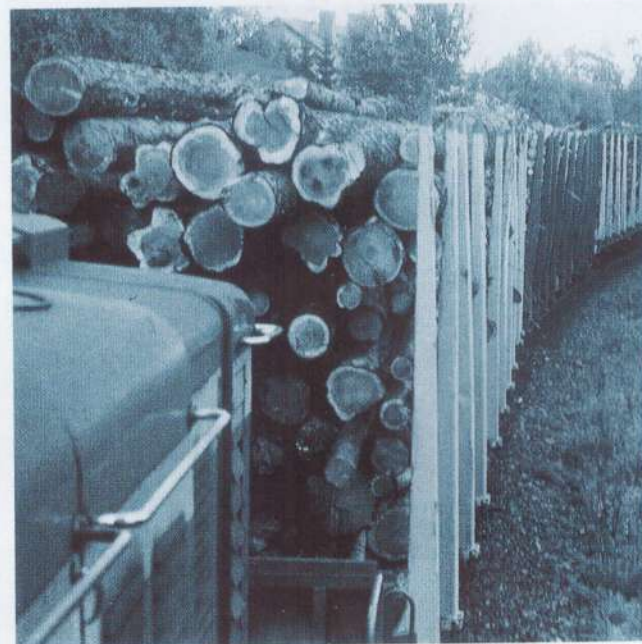
(Продолжение. Начало на стр. 2)

ность в потенциальном росте российского рынка, и на всех направлениях вкладываются серьезные инвестиции, часто при техническом и экономическом содействии западных партнеров.

Для сохранения своих позиций и для увеличения выгод, извлекаемых из транзитных перевозок, Финляндии следует выбрать стратегическую роль. Следует комплексно стремиться к выполнению поставленной задачи, добиваясь специализации на определенных маршрутах или грузах. Дополнительно следует развивать маркетинг и отношения с клиентами, особенно в России. Транспортные расходы могут быть снижены при сотрудничестве с заграничными участниками транспортной цепи, а также представителями органов власти.

ЗНАЧЕНИЕ ТРАНЗИТА

Доля Финляндии в международном товарообмене России незначительна, порядка трех-четы-



рех процентов. Доля российского транзита через Финляндию в общем объеме международных перевозок также незначительна: включая экспорт и импорт около семи процентов из всех международных перевозок Финляндии. Соответственно от общего объема германского экспорта в Россию через Финляндию проходит около пяти процентов.

Однако кажущиеся незначительными проценты означают грузопотоки, существенные с точки зрения логистической отрасли Финляндии, и соответствуют денежному обороту около миллиарда марок. Кроме того, грузопотоки на Россию улучшают баланс международных перевозок, экономическую эффективность морских перевозок и уровень обслуживания, а также обеспечивают поступление контейнеров в Финляндию для нужд экспортной торговли.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ФИНЛЯДСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ

Несмотря на то, что страны Прибалтики отвоевывают обратно свои позиции времен советской власти в перевозках России, в данный момент они не являются основными конкурентами финляндского направления. Перевозки из Европы в Россию стали предметом конкурен-

ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ФИНЛЯДИЮ

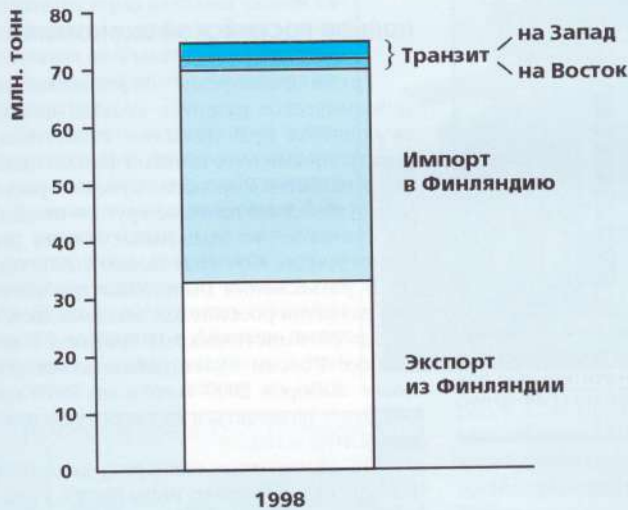
| Период | 1975-1990 | 1991-1994 | 1995-1997 | 1998 | Будущее |
|--|---|---|---|---|---|
| Характер | Начало и рост | Установление финляндского Gateway | Рост импорта | Экономический кризис и застой | Оживление — каким образом |
| Факторы воздействия | Становление Финляндии в роли транзитного маршрута из/в СССР | Крах СССР — напряженные отношения между Россией и Прибалтикой | Покупательная способность России растет — импорт растет. Прибалтийский маршрут вновь работает на экспорт | Девальвация рубля | Польское и прибалтийское направления — лидеры в отношении расходной части. Следует ли Финляндии предложить больше дополнительных услуг? |
| Конкуренция | Естественные грузопотоки через Финляндию | «Потоп» — Финляндия получает грузопоток с перегруженных маршрутов | «Снятие сливок» — безопасное финляндское направление привлекает логистику и перевозки особо ценных грузов | Жесткая конкуренция — складирование/ доставка клиентуре особо ценных грузов остается на финляндском направлении | Специализация? |
| Инфраструктура Прибалтики | Инфраструктура Прибалтики — часть СССР | Прибалтийское направление не в порядке | Инвестиции как в Прибалтике, так и в Финляндии | Прибалтийское направление догоняет Финляндию | Национальные инвестиции в Прибалтике окончательно ликвидируют различия с Финляндией |
| Принимающие решения о маршруте импорта | Билатеральные соглашения | Западный продавец | Принятие решения переходит... | Российский покупатель | Покупатели и продавцы? |

Примечание: После распада СССР факторы экономического и политического характера оказали влияние на структуру и номенклатуру транзитных товаров, перемещаемых через территорию Финляндии.

КАКОВО ЗНАЧЕНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ ФИНЛЯНДИИ?

Объемы транзита в/из России составляют лишь 7% от общего объема международных перевозок Финляндии

Транзит является лишь малой частью от перевозок Финляндии за рубеж



... но он имеет значение с точки зрения общей эффективности перевозок

Выравнивает поток грузов в импортном и экспортном направлениях

Обеспечивает контейнерами экспорт Финляндии

Повышает загруженность транспортно-экспедиторских фирм, позволяет получить объемные льготы и учащает график перевозок

Создает спрос на логистику дополнительной ценовой нагрузкой

Соответствует обороту в 1,2 млрд. финских марок в 1997 году и дополнительному количеству 2000 рабочих мест.

Примечание: Несмотря на малую долю от общего объема международных перевозок Финляндии, транзит обладает явными положительными факторами воздействия на транспортный процесс как прямыми, так и косвенными.

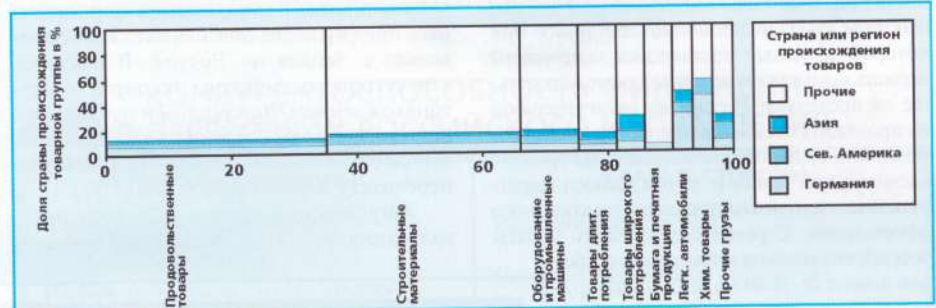
ции для Финляндии прежде всего с наземным маршрутом, проходящим через Польшу. Этот маршрут популярен также среди тех находящихся за пределами Европы предприятий, чье логистическое обеспечение в Европе организовано на континенте со склада (часто в ФРГ, Бельгии или Голландии). В отношении перевозок из-за пределов Европы наиболее серьезным конкурентом Финляндии являются прямые перевозки через собственные порты России на Балтийском море.

В недавнем прошлом финляндское направление доказало свою конкурентоспособность при перевозке из-за пределов Европы в Россию дорогостоящих контейнеров и других единиц груза. В качестве примера таких стран-экспортеров могут быть названы США, Япония и Корея, а основными товарными группами являются автомобили, товары широкого потребления и строительные материалы. Из европейских грузов наиболее широко представлены химические грузы, автомобили и товары широкого потребления.

Преимуществами финляндского направления являются его безопасность и высокий технический уровень перевозок. Быстрый переход границы, а также удобство в получении грузов с границы Европейского союза, находящейся вблизи от основных рынков сбыта России, — все это является очевидным преимуществом для российских импортеров.

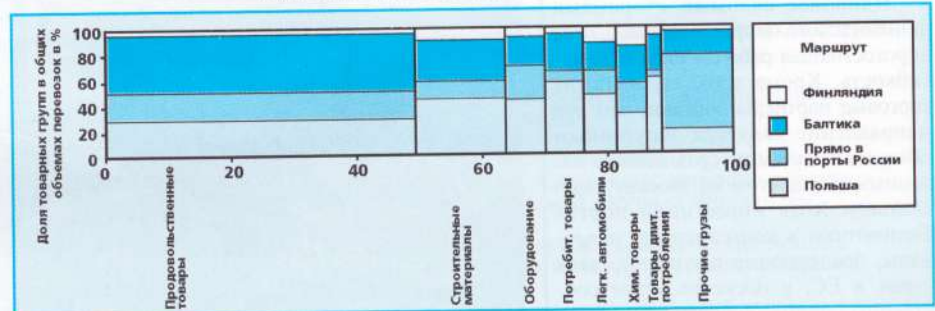
Логистические решения с дополнительной ценностной нагрузкой, необходимые для общей оценки ситуации не могли быть углубленно изучены в настоящем исследовании. В рамках проведенных опросов также не было выявлено существенных потребностей в части европейских грузопотоков.

ГРУЗОПОТОКИ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ ФИНЛЯНДИИ В РОССИЮ В 1998 Г.



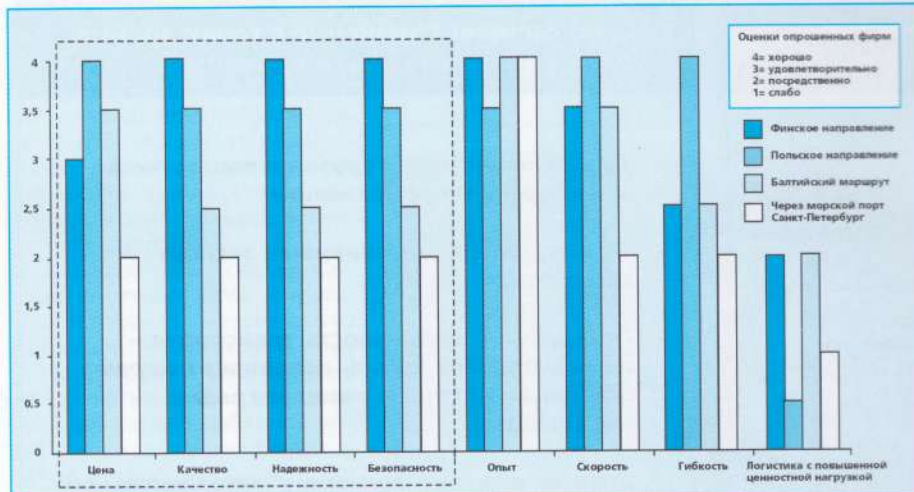
Примечание: Продовольственные товары и строительные материалы составляют две трети от транзитных перевозок импорта в Россию через территорию Финляндии. Крупнейшими товарными группами также являются оборудование и промышленные машины, товары широкого потребления.

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНА ДОЛЯ ФИНЛЯНДИИ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ХИМ. ГРУЗОВ И АВТОМОБИЛЕЙ



Примечание: Финляндия имеет значение для перевозок российских товаров из Германии в тех же самых товарных группах, что и Польша. Доля обеих стран крайне мала при поставках продовольственных товаров.

ФИНСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНО С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ОСНОВНЫХ КРИТЕРИЕВ КЛИЕНТУРЫ



Примечание: Опрос европейской клиентуры показал преимущества финского направления перед польским за счет качества. Уровень цены и менее значительные для выбора маршрута скорость и гибкость оценивались клиентурой как худшее по сравнению с польским направлением.

Потенциал логистики с дополнительной ценностной нагрузкой является очевидной частью перевозок из-за пределов Европы, и он взаимосвязан с глобальными транспортно-логистическими решениями клиентов.

Риск, сопряженный с торговлей с Россией, в т.ч. еще только развивающиеся коммерческие связи, законодательство и деятельность представителей органов власти, все эти факторы создали временно ситуацию, при которой западные поставщики вынуждены держать коммерческие грузы как можно дольше за пределами России до окончательной их продажи. Российский импортер имеет возможность существенно повлиять на уровень расходов при импорте путем выбора маршрута и тем или иным порядком таможенного оформления. Стремление избежать уплаты российских налогов и таможенных сборов влияет de-facto на выбор маршрута и популярность пути перевозки грузов российскими фирмами. Размер неофициальных расходов с трудом поддается оценке, но является очевидным, что их воздействие уменьшает значение разницы непосредственно самих транспортных расходов как критерия для выбора маршрута.

Наиболее слабыми сторонами финляндского направления являются дорогостоящая рабочая сила и ее негибкость. Кроме того, европейские торговые партнеры считают, что это направление является запутанным объездным путем по сравнению с наземным маршрутом на Москву через Польшу. Хотя инвестиции портов Прибалтики в контейнерные терминалы, последующее вступление этих стран в ЕС, а также развитие собственных портов России нейтрализуют отрицательное влияние высокого уровня расходов Финляндии, они ставят под угрозу лидерство Финляндии

в плане качества предлагаемых услуг.

Экспорт насыпных грузов находится в зависимости от транспортных расходов. Мореходные сборы в Финляндии являются невыгодными для редко появляющихся здесь балкеров и, таким образом, ослабляют конкурентоспособность Финляндии в отношении данных перевозок. В настоящее время Финляндия обладает возможностями для создания определенных преимуществ для клиента при перевозках с Запада на Восток. В связи со структурой российского экспорта и местонахождением Финляндии в начале маршрута перевозки создание подобных преимуществ является затруднительным при перевозках с Востока на Запад.

Августовский кризис 1998 года и девальвация рубля существенным образом



затронули спрос в России на товарные группы, до того перевозившиеся через Финляндию. Доля Финляндии от общего объема уменьшившихся грузопотоков сохранилась почти без изменений во второй половине 1998 года в наиболее конкурентоспособных товарных группах, изделиях химической промышленности, автомашинах, строительных товарах.

ПОДЪЕМ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Тремя факторами, определяющими экономическое развитие России, являются политика правительства, отношения с иностранными источниками финансирования и развитие мирового сырьевого рынка. Международные деловые круги и инвесторы считают, что экономика России достигнет уровня 1997 года только в 2003 году.

В разъяснении было дано три сценария развития российской экономики. Согласно оптимистическому прогнозу в экономике России будет наблюдаться рост после выборов 2000 года и до 2010 года она будет развиваться со скоростью шесть процентов в год.

По ожидаемому сценарию экономика России будет и далее испытывать спад и приблизительно в 2001 году начнет медленно возрастать в среднем на три процента в год. Согласно пессимистической модели, Россия скатится еще ниже, и средний рост составит лишь полтора процента в год. Согласно всем предположениям, процентный показатель роста усилится только после 2004 года, когда будут произведены необходимые реформы в российской экономике.

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ РОЛИ ФИНЛЯНДИИ

Развитие экономики России является ключевым вопросом для фирм, ведущих с ней торговлю и стремящихся на ее рынок. В данный момент одним из важнейших индикаторов направления развития России являются предстоящие выборы.

Проведенный анализ убедительно показал, что даже при изменении характера развития в положительную сторону и при оживлении перевозок через Финляндию конкурентное окружение (прежде всего порты Прибалтики и России) изменится столь сильно, что для сохранения позиций в будущем потребуются принятие мер как оперативного, так и экономического характера.

В исследовании были определены три возможные линии поведения в отношении Финляндии к российскому транзиту. Этим стратегиям могут быть даны следующие названия: «русло реки», «другая сторона моста» и «деловой партнер».

В соответствии с первой ролью Финляндия останется одним из транспортных коридоров в числе прочих, и спрос на него определяется загрузкой

других маршрутов и уровнем цен.

Вторая роль основывается на временном преимуществе Финляндии за счет безопасности и высокого качества инфраструктуры данного маршрута. Данное преимущество будет существовать до тех пор, пока опасность наземного маршрута перевозок в Россию не уменьшится или какая-либо из прибалтийских стран не станет членом Европейского союза и не устранил своего отставания от Финляндии в качественном отношении за счет улучшения инфраструктуры.

Третья роль является хотя и наиболее трудной, но вполне реальной после того, как ситуация стабилизируется. В соответствии с этой ролью финские логистические и транспортные фирмы должны ориентироваться на российских клиентов и, исходя из их потребностей, обслуживать торговлю с Россией совместно с фирмами других государств. Знание российского рынка, развивающееся исходя из инте-



тинг логистической отрасли за пределами транспортной цепи были особо подчеркнуты при проведенных опросах. Осведомленность потенциальных российских клиентов о возможностях финляндского направления оказалась на удивление ограниченной.

Кроме того, Финляндии следовало бы стремиться к снижению транспортных расходов там, где это возможно. Лучше всего это может быть достигнуто путем совершенствования транспортного процесса и устранения операций, не создающих дополнительных преимуществ для клиентов. Структура расходной части может быть улучшена путем создания сервисных продуктов, сегментированных на участке между Россией и третьими странами. Быстрота и качество перевозок могут быть улучшены путем налаживания сотрудничества между органами власти, а также обеспечением плавной стыковки предыдущих этапов с финляндским участком перевозки.

ресов клиента, привело бы к возникновению самоуправляемой стратегии, позволяющей детальное наблюдение за происходящими изменениями и развитие предлагаемых услуг в соответствии с изменяющимися требованиями рынка.

Для развития перевозки российского транзита через Финляндию как отдельным предприятиям, так и всей логистической отрасли следовало бы стремиться к углублению деловых отношений с конечными российскими клиентами. Роль Финляндии в качестве посредника и слабый марке-

тадом государственной власти является определение того, какая роль будет избрана Финляндией. Принимая во внимание, с одной стороны, различные, с другой — повторяющиеся факторы звеньев логистической цепи, важно обеспечить создание общей концепции и четких функциональных принципов. Это касается как коммерческих предприятий, так и государственной власти и предполагает определение приоритетов для различных проектов и начинаний.



КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ФИНЛЯНДИИ В ПЕРЕВОЗКАХ РОССИЙСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ

| СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ | СЛАБЫЕ СТОРОНЫ |
|--|--|
| Членство в ЕС, граница между Россией и ЕС | Высокий уровень цен |
| Инфраструктура высокого уровня | Сложное построение маршрута |
| Безопасная, высококачественная логистика | Роль субподрядчика — нет выхода на окончательного клиента |
| Западная культура и методы работы | Структура отрасли (малое количество фирм) не способствует тесному сотрудничеству |
| Прямой маршрут в Северо-Западную Россию | |
| ВОЗМОЖНОСТИ | ОПАСНОСТИ |
| Фокусировка на клиентуре: Российские клиенты | Исчезновение качественных различий между маршрутами |
| Сотрудничество и создание альянсов с фирмами России, зоны Балтийского моря и/или глобальными операторами | Неравномерность контейнерных потоков |
| Снижение общего уровня расходов в связи с использованием маршрутов | Уменьшающиеся грузопотоки ослабляют конкурентоспособность внешней торговли Финляндии |
| Нормализация коммерческой отрасли в России | Различия в коммерческих методах работы между Востоком и Западом |
| Промышленный рост северо-западной части России | Стремление прибалтийских стран повысить свой удельный вес на рынке |

Примечание: Собственные порты России осуществляют в основном перевалку товаров российского экспорта в Германию; через Польшу, Литву и Финляндию в основном перевозятся товары российского импорта из Германии, а грузопотоки экспорта и импорта через Латвию и Эстонию практически сбалансированы.

Примечание: По мере развития конкурентов важнейшие для Финляндии сильные стороны могут существенно ослабнуть



Необходимость унификации подготовки специалистов

Весь комплекс перечисленных проблем рассматривается дисциплиной транспортной логистики, что определяет актуальность подготовки соответствующих специалистов. Сегодня уже готовятся кадры по специальности, наиболее полно реализующей концепцию транспортной логистики: *экспедитор-оператор смешанной перевозки в интермодальном транспорте*.

Однако интернациональности и взаимодействию на транспорте продолжает мешать наследие отраслевого подхода и конкуренция между видами транспорта, а также различие требований к подготовке кадров в Европе, Азии, России и странах СНГ.

В нашей стране за последние годы были предприняты шаги к стандартизации необходимых специальностей. Так, разработаны ГОС ВПО специальностей 2401 «организация перевозок и управление на транспорте» и 0608 «экономика и управление на транспорте». В 2000 г. приказом Минтранса РФ введен ГОС ВПО специальности «логистика», сегодня разрабатываются стандарты на специальность «транспортная политика».

Основы интернационализации были изначально заложены в специальности 2401 на морском транспорте, поскольку даже в закрытой экономике СССР работали смешанные отечественные и зарубежные компании на основе международного морского транспортного права. **Транспорт является важной частью экономики любой страны и оказывает существенное влияние на цену продукции в регионе ее потребления. Нормализация и сбалансированность экономики предприятий и их взаимодействие возможны на концептуальной основе логистики.** Соответственно, транспортное обеспечение экономики опирается на концепцию *транспортной логистики*.

Основы транспортного взаимодействия и подготовки соответствующих кадров обсуждались на нескольких международных конференциях. Самую большую заинтересованность в сотрудничестве проявляют наши коллеги из Голландии, Германии, Финляндии. В нашей стране создан Координационный Совет по транспортному образованию и науке с учредительством Минтранса РФ, Минообразова-

ЕДИННЫЕ НОРМЫ

Андрей СТЕПАНОВ,

председатель Координационного Совета по транспортному образованию и науке, д.т.н., профессор

Александр КУЗНЕЦОВ,

Европейский логистик (EMlog), к.т.н., доцент

Олег ТИТБЕРИЯ,

Европейский логистик (ESLog),

директор ГУП «Севмормонтаж»

В настоящее время процессы экономической и политической интеграции в Европе привели к изменениям в самых разных областях. Наиболее заметно эти изменения проявляются в сфере международной торговли и транспорта. Стандартизация документации, интермодализм, переход к глобальным цепям поставок — все это требует не только согласования материальных и информационных потоков, но и унификации должностных портретов работников, занятых в сфере логистики.

В апреле 2001 года в Санкт-Петербурге прошла конференция «Транспортное и экспедиторское обеспечение внешнеэкономической деятельности и транзит в СНГ». На ней обсуждались проблемы, препятствующие эффективному освоению перевозок через евроазиатские транзитные коридоры. Основные из них: отсутствие согласованной нормативно-правовой базы, единой транспортной и таможенной политики, унифицированных стандартов, различие состояния и эксплуатации транспортных путей и средств, грузовых терминалов, систем информационного обеспечения и документооборота. Однако все эти проблемы должны решаться совместными усилиями специалистов разных стран и, следовательно, в первую очередь необходимо установить единую систему стандартов на подготовку и сертификацию этих специалистов.

ния РФ и Академии наук РФ. В 1998 г. Минтруд РФ принял постановление о введении квалификации «транспортный экспедитор», предусматривающей 3 уровня квалификации. Наличие профессионального образования является обязательным для всех трех уровней, степень владения иностранными языками и опыт практической работы определяют принадлежность к конкретному уровню.

По самой сути проблемы, система подготовки кадров на транспорте должна быть скоординирована с аналогичными системами, действующими в международном сообществе — иначе ее внедрение приведет к еще большей изоляции. Следовательно, первым шагом разработки и последующего внедрения системы сертификации в области транспортной логистики является изучение сложившегося в Европе положения.

Единая европейская система сертификации в области логистики

Существующая ныне Единая программа сертификации в области логистики изначально была призвана обеспечить мобильность использования рабочей силы в зоне Европейского Союза. Кандидат, успешно прошедший подготовку в рамках единой по всей Европе системы, получает сертификат, признаваемый во всех входящих в союз странах. Единая система подготовки и сертификации гарантирует, что любой работник одинаково интерпретирует основные профессиональные понятия и обладает навыками, требуемыми для решения определенного круга профессиональных задач.



ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОРИДОРОВ

Наблюдение за качеством подготовки специалистов и соблюдением установленных стандартов квалификации ведет независимый международный орган – Сертификационный комитет при Европейской логистической ассоциации (ЕЛА). Претендующие на получение сертификата кандидаты оцениваются по единым стандартам, согласованным и принятым всеми образовательными и сертификационными центрами, входящими в ЕЛА.

Европейский сертификационный комитет формулирует, развивает и контролирует соблюдение стандартов, а также наблюдает за работой национальных сертификационных центров. В настоящее время национальные комитеты по сертификации образованы и успешно работают в Австрии, Бельгии, Финляндии, Франции, Германии, Италии, Голландии, Польше, Испании, Швейцарии, Великобритании и Южной Африке.

Европейская логистическая ассоциация

ЕЛА была основана в 1984 году с тем, чтобы способствовать координации усилий всех национальных европейских логистических обществ с особым акцентом на сферу образования и сертификации. В своем нынешнем виде ЕЛА является федерацией, в которую входит 36 национальных ассоциаций, представляющих практически все развитые страны Западной и Центральной Европы. Объединение этих национальных ассоциаций отвечало насущным практическим требованиям европейских специалистов по логистике.

ЕЛА имеет несколько постоянно действующих комитетов, а именно: Комитет делового менеджмента, Комитет по научным исследованиям, Комитет профессионального образования и обучения, Комитет связей с Евросоюзом, Комитет управления цепью поставок, Комитет информации и коммуни-

кации и Комитет стандартизации.

Раз в два года ЕЛА проводит крупные конференции, посвященные вопросам обучения и логистики. В их ходе профессора ведущих европейских университетов выступают с докладами по темам, связанным с заранее выбранной актуальной проблемой логистики, и участвуют в последующей общей дискуссии. Публикуемые ЕЛА результаты этих конференций составляют основу фонда логистических знаний, накапливаемых ассоциацией. Кроме того, эти конференции устанавливают стратегическое направление исследований в логистике, проводимых европейскими университетами.

Несколько лет назад ЕЛА осознала необходимость проведения профессиональной квалификации по логистике, особенно на рабочих местах. После проведения обширного исследования в сфере производства и услуг ЕЛА обосновала необходимость и получила требуемое финансирование по программе «рабочая сила» Европейской комиссии в Брюсселе, а также спонсорскую и финансовую помощь со стороны нескольких национальных ассоциаций. В результате был разработан набор стандартов для проведения сертификации, которые в настоящее время ЕЛА распространяет на все страны Европы.

Европейский сертификационный комитет по логистике

В 1997 году ЕЛА образовала Европейский сертификационный комитет по логистике (ЕСКЛ). В его подчинении находятся национальные комитеты всех стран, входящих в ЕЛА. ЕСКЛ отвечает за подбор и назначение лиц, отвечающих за соблюдение в своей стране стандартов обучения и сертификации (ассессоров), а также за выдачу дипломов (сертификатов).

Обосновав необходимость стандар-

тизации в обучении и переподготовки в области логистики, комитет представил **Европейскую программу профессиональной подготовки**. Целью программы являлось повышение уровня подготовки европейских менеджеров в области логистики и создание общепризнанной в Европе квалификационной структуры.

Программой подразумевается наличие трех уровней сертификации. Общие рекомендации профессиональной компетентности этих уровней приблизительно определяют и круг лиц, подлежащих этой сертификации: Европейский логистик младшего уровня (EJLog), Европейский логистик среднего уровня (ESLog), Европейский логистик (EMLog).

Оценка производится ассессорами, которые назначаются и утверждаются национальными сертификационными комитетами в каждой стране.

Для осуществления практической помощи в подготовке кандидатов с ведома ЕЛА организуются специальные центры подготовки и обучения по единым европейским программам в области логистики.

Сотрудничество с Финской национальной ассоциацией

Упомянутая апрельская конференция «Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности и транзит в СНГ» в своей резолюции поддержала программу Координационного Совета по транспортному образованию и науке, которой предусматривается создание в базовых отраслевых транспортных вузах международных центров логистики. Эти центры призваны обеспечить согласование транспортных норм Европы, России и стран СНГ.

Для реализации поставленных целей в Государственной морской академии им. С.О.Макарова, на базе факультета

международного транспортного менеджмента, создается *Международный институт транспортного менеджмента*. Выбор базового факультета не случаен: им уже осуществлено 20 выпусков, и подготовленные им специалисты занимают руководящие посты в транспортном бизнесе. В состав Международного института транспортного менеджмента будет входить:

- ◆ факультет дополнительного образования с программами уровня магистра, готовящий специалистов по транспортной логистике;

- ◆ международный сертификационный центр по логистике.

Программа получила поддержку Минтранса РФ, Минобразования РФ, Ассоциации морских портов и ассоциации экспедиторов, ведущих транспортных вузов Германии, Голландии, Финляндии.

Особо следует подчеркнуть неосценимую практическую помощь и поддержку со стороны Финской Ассоциации логистики. Финляндия и Северо-Запад России связаны между собой густой сетью деловых связей. Финляндия известна во всем мире своим высоким уровнем развития логистики вообще и транспортной в частности, что обуславливает интерес к сотрудничеству.

В настоящее время на пути развития этого сотрудничества достигнуты определенные успехи: административно российская сторона близка к вступлению в Европейскую ассоциацию логистики, заканчивается координация учебных планов в соответствии с требованиями ЕЛА. Несколько российских специалистов, включая авторов статьи, прошли процедуру сертификации в Финском национальном сертификационном комитете (Хельсинки), получив европейские сертификаты. Тем самым начата подготовка кадров для образования и деятельности национального сертифи-

кационного комитета.

Целью сотрудничества на данном этапе является знакомство с принятой в Европе системой подготовки и сертификации, предварительное согласование стандартов обучения и квалификационных требований, отработка методик и процедур, выяснение технических деталей. Результатом этого стал вывод о том, что **российская система академического транспортного образования в значительной мере совпадает с европейскими, обладая при этом значительным собственным потенциалом.**

Следующим этапом этой работы должно явиться официальное вступление России в ЕЛА и образование Российского национального сертификационного комитета при ЕЛА. Национальная ассоциация Финляндии уже официально выразила свою готовность поддержать нас и на этом этапе выступить посредником. Финские коллеги не скрывают здесь своего прагматического интереса: транспортная

логистика по своей сути является средством совершенствования системы распределения — в основном в аспекте стоимости и надежности, от чего выигрывают участники по обе стороны логистической цепи.

Интеграция России в международную экономику, обсуждаемая сегодня на всех уровнях, — это не декларативный акт, подобный переходу на летнее время. Это долгий и болезненный процесс, похожий больше на расчистку завалов или строительство дорог. До сих пор лишь одна страна Европы, за исключением стран СНГ — Финляндия — имеет одинаковый с нами стандарт железнодорожной колеи, и этот технический факт является знаковым для всего нашего сотрудничества в области транспорта.



Европейские сертификаты логистики получили (слева направо): Александр Рюзин, Олег Титберия, Александр Кузнецов. Альбина Коршунова (вторая справа) — координатор по России



Председатель Координационного Совета по транспортному образованию и науке, д.т.н., профессор Андрей Степанов



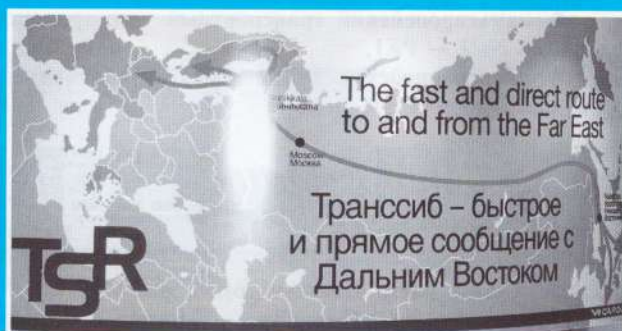
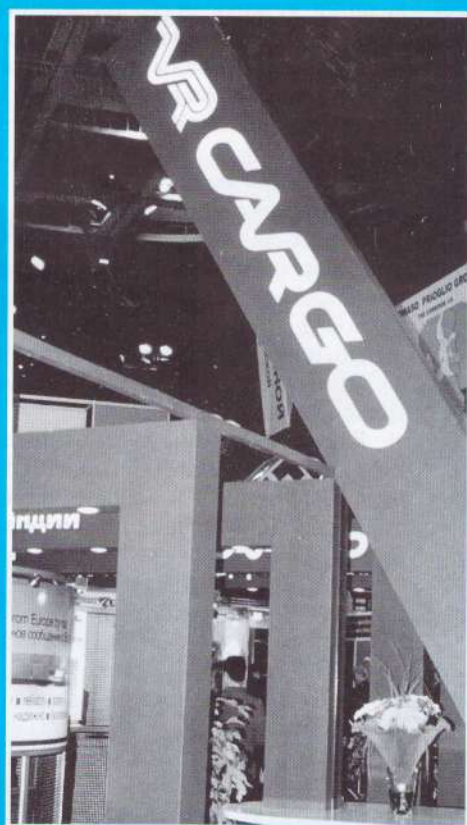
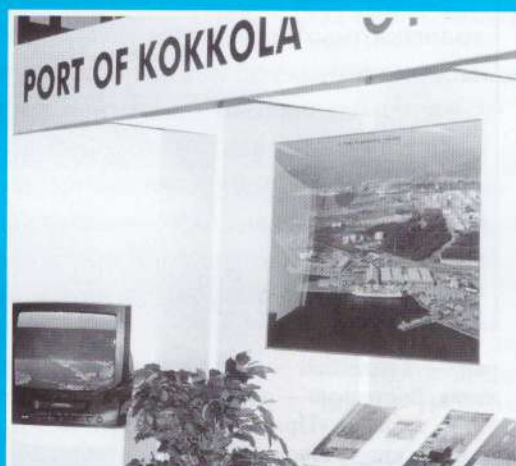
На сертификации российских специалистов в Финском национальном сертификационном комитете



Заседание Финского национального сертификационного комитета в Хельсинки



ЭКСПЕДИТОРСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ ФИНЛЯНДИИ НА ВЫСТАВКЕ «ТРАНСРОССИЯ-2001»



КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ»

НАЧИНАЕТСЯ НА ГРАНИЦЕ С ФИНЛЯНДИЕЙ

Система международных транспортных коридоров (МТК) на территории России формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей.

Формирование системы МТК в период до 2010 г. будет осуществляться в два этапа:

На первом этапе — в 2001-2005 гг. — предполагается развитие транспортной инфраструктуры для ликвидации «узких» мест, приведение технического состояния транспортной системы страны и нормативно-правовых актов в соответствие с международными нормами и правилами;

На втором этапе — в 2006-2010 гг. — будет ускоренно развиваться транспортная инфраструктура МТК и информационное обеспечение транспортного процесса, внедряться новые технологии перевозок с целью повышения эффективности функционирования отечественной транспортной системы.

В основу системы МТК положены панъевропейские (критские) коридоры № 1, 2, 9 и евроазиатские коридоры, проходящие по территории России.

Система международных транспортных коридоров на территории России включает в себя три евроазиатских коридора — «Север — Юг», «Транссиб» и «Северный морской путь», а также коридоры регионального значения — панъевропейские транспортные коридоры № 1 и 9, коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Каждому из коридоров присвоено собственное обозначение:

- коридор «Север — Юг» — NS,
- коридор «Транссиб» — TS,
- коридор «Северный морской путь» — SMP,
- коридор «Приморье-1» (Хар-

Основными целями формирования и развития международных транспортных коридоров на территории России являются создание благоприятных условий для привлечения на национальные транспортные коммуникации транзитных перевозок и улучшения транспортного сообщения внутри страны, более полное и эффективное удовлетворение потребностей экономики в услугах транспорта, а также расширение внешнеторговых связей, повышение конкурентоспособности российских товаропроизводителей и транспортных предприятий на мировых товарных и фрахтовых рынках.

бин — Гродеково — Владивосток/Находка/Восточный — порты АТР) — PR1,

- коридор «Приморье-2» (Хуньчунь — Краскино — Посьет/Зарубино — порты АТР) — PR2,
- панъевропейский транспортный коридор № 1 — PE1,
- панъевропейский транспортный коридор № 9 — PE9.

В формируемой системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор № 2 полностью включен в состав коридора «Транссиб», участок панъевропейского транспортного коридора № 9 граница Финляндии — С.-Петербург — Москва включен в состав коридора «Север — Юг».

КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ» (NS)

Основное направление коридора:

Финляндия — С.-Петербург — Москва — Астрахань — Каспийское море — Иран — страны Персидского залива/Индия.

Ответвления:

- С.-Петербург — Петрозаводск — Мурманск;
- Москва — Ярославль — Вологда — Архангельск;
- Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск;
- Ростов-на-Дону — Таганрог;
- Ростов-на-Дону — Ставрополь — Кочубей;
- Ростов-на-Дону — Минеральные Воды — Нальчик — Владикавказ — Грузия;
- Астрахань — Махачкала — Азербайджан;
- Астрахань — Казахстан.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Основной железнодорожный маршрут:

Бусловская (граница с Финляндией) — С.-Петербург — Москва — Рязань — Кочетовка — Ртищево — Саратов — Волгоград/Урбах — Верхний Баскунчак — Астрахань.

Ответвления:

С.-Петербург — Волховстрой — Петрозаводск — Мурманск;
Кочетовка — Лиски — Лихая — Ростов — Новоросийск;
Москва — Ярославль — Вологда — Коноша — Архангельск;
Астрахань — Махачкала — Самур (граница с Азербайджаном);
Астрахань — Аксарайская (граница с Казахстаном).



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

Основной автомобильный маршрут:

Торфяновка (граница с Финляндией) — С.-Петербург — Великий Новгород — Тверь — Москва — Кашира — Тамбов — Волгоград — Астрахань.

Ответвления:

С.-Петербург — Петрозаводск — Беломорск — Мурманск;
Кашира — Воронеж — Каменск-Шахтинский — Ростов-на-Дону — Краснодар — Новоросийск/Сочи;
Москва — Ярославль — Вологда — Березник — Архангельск;
Ростов-на-Дону — Таганрог;
Астрахань — Кара-Озек (граница с Казахстаном);
Ростов-на-Дону — Ставрополь — Кочубей;
Ростов-на-Дону (от Павловской) — Минеральные Воды — Нальчик — Владикавказ — Верхний Ларс (граница с Грузией);
Астрахань — Кочубей — Махачкала — Казмалярский (граница с Азербайджаном).



ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

Основной водный маршрут:

С.-Петербург — Вытегра — Череповец — Нижний Новгород — Казань — Волгоград — Астрахань — Каспийское море.

Ответвления:

Беломорско-Балтийский канал;
Череповец — Большая Волга — канал им. Москвы — Москва;
Казань — Пермь — Соликамск;
Волгоград — Волго-Донской канал — Ростов-на-Дону.

Курсивом выделены ответвления коридоров, железнодорожные, автодорожные и водные маршруты, которые могут быть присоединены к системе МТК за пределами 2010 г.



НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

БОЛЕЕ 12 ЛЕТ

КТО МЫ

«СФАТ» — это группа компаний в России, Финляндии, Эстонии, на Кипре — всего более 20 компаний. Главная организация — ЗАО «СФАТ». Предприятие работает на рынке транспортных услуг более 12 лет — с 15 марта 1989 года.

Компании группы СФАТ имеют в собственности:

- более 6500 железнодорожных вагонов (в основном цистерны),
 - производственный комплекс по ремонту, промывке и окраске вагонов,
 - несколько танкеров, в том числе класса «река-море» (типа «Волгонепфть», «Нефтерудовоз» и новые суда проекта «СФАТ»),
 - пассажирский теплоход «Александр Пирогов», разъездное судно «Инженер Резников», пароход-буксир «Быстрый»,
 - сельскохозяйственные угодья и базу отдыха «Пикалево»,
 - грузовые автомобили и автобусы,
 - долевое участие в перевалочной базе в Таллине.
- Акционерами «СФАТ» являются компании и банки России, США, Великобритании.

За 12 лет, истекшие с момента основания «СФАТ», компания прошла большой путь: утвердившись в своих целях и определив приоритеты, она сформировалась как мощная, работоспособная структура, получившая признание и авторитет на международном и отечественном рынках.

ЧЕМ МЫ ЗАНИМАЕМСЯ

Сегодня «СФАТ» — это многопрофильный концерн, сферы производственной деятельности которого включают:

- железнодорожные транспортные услуги по перевозкам нефтеналивных и других грузов;
- транспортно-экспедиторское обслуживание железнодорожных перевозок;
- техническое обслуживание железнодорожных вагонов;
- производство железнодорожных вагонов;
- речные и морские перевозки нефтепродуктов;
- строительство речных и морских судов;
- услуги по перевалке нефтеналивных грузов;
- информационные услуги на железнодорожном, водном и автомобильном транспорте;
- грузовые и пассажирские автомобильные перевозки;
- туристические и экскурсионные услуги.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Обладая собственным парком железнодорожных вагонов, большинство из которых — цистерны, в количестве более 6500 единиц, компания «СФАТ» предоставляет услуги в сфере оказания услуг по перевозке наливных и некоторых других грузов:

- обычные вагоны-цистерны (модели 15-1443, 15-1566, 15-1547, 15-011, 15-021 и др. грузоподъемностью до 68 тонн) для транспортировки светлых и темных нефтепродуктов, продукции нефтехимической промышленности и других наливных грузов;
- вагоны-цистерны с высокоэффективной системой разогрева «UNI-TEMP» и паровыми рубашками (модели 15-011, 15-021, 15-1443 и 15-1566 грузоподъемностью до 60 тонн) для транспортировки сырой нефти, вязких нефте- и нефтехимических продуктов, растительных и животных масел и жиров;
- газовые вагоны-цистерны модели 903Р грузоподъемностью 23 тонны для транспортировки сжиженных газов;
- крытые цельнометаллические вагоны с уширенными дверными проемами модели 11-217 грузоподъемностью 68 тонн;
- полувагоны модели 12-753 грузоподъемностью 69 тонн для перевозки сыпучих и крупнокусковых грузов;
- платформы модели 13-401 грузоподъемностью 66 тонн.

Ежемесячные объемы перевозок в вагонах собственности «СФАТ» превышают 500 тысяч тонн. Цистерны СФАТ могут использоваться для перевозки всех видов нефтепродуктов — от битума до реактивного топлива. Часть парка цистерн имеет внутреннее алюминиевое покрытие и может перевозить продукты нефтехимии.

Более 90% парка вагонов используется для перевозок грузов на экспорт через порты России, Украины, Прибалтики, Финляндии, сухопутные переходы в Западную Европу, Китай. Кроме того, осуществляются внутрироссийские и импортные перевозки.

Контроль за скоростью и качеством железнодорожных перевозок в вагонах собственности «СФАТ» осуществляют:

- служба железнодорожных перевозок, которая обеспечивает слежение за продвижением вагонов и управление их движением на территории стран СНГ, Балтии и Финляндии, решает вопросы текущей эксплуатации подвижного состава, обеспечивает предоставление обширной информации о ходе перевозок, взаимодействует с подразделениями железных дорог России и

других стран, разрабатывает и внедряет новые технологии в организации движения грузовых поездов;

- служба вагонного хозяйства, которая занимается вопросами технического обслуживания и обеспечивает своевременность и качество всех видов ремонта собственного подвижного состава «СФАТ» (капитального, деповского и текущего), подготовку вагонов-цистерн под погрузку и их промывку и очистку после окончания перевозок;
- служба транспортно-экспедиторского обслуживания, обеспечивающая планирование перевозок на основании заявок грузоотправителей, подготовку дополнительных планов перевозок, получение разрешений на перевозку, предоставление информации о текущей дислокации груженых и порожних вагонов, о погрузке и выгрузке, о переходе границы и прибытии на станции погрузки или выгрузки, другие услуги;
- диспетчерские пункты «СФАТ», расположенные на по-



граничных переходах и в управлениях железных дорог, совместно с представителями «СФАТ» в Финляндии, Эстонии, Латвии, Литве и странах СНГ обеспечивают сбор информации и слежение за продвижением вагонов, их погрузкой и выгрузкой, контролируют прохождение вагонов через границу и осуществляют декларирование импортных грузов.

Высокая эффективность деятельности, великолепное состояние подвижного состава, короткое время оборота вагонов, добросовестность и порядочность в работе являются фирменным знаком «СФАТ».

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Имея статус официального экспедитора МПС РФ, «СФАТ» с 1994 года осуществляет транспортно-экспедиторское обслуживание железнодорожных перевозок грузов по территориям России, стран СНГ, Балтии и Финляндии не только в собственных вагонах, но и в подвижном составе других собственников и вагонах, принадлежащих железным дорогам стран СНГ, Балтии и Финляндии.

«СФАТ» предлагает услуги по транспортно-экспедиторскому обслуживанию экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов по железным дорогам России, стран СНГ, Финляндии и стран Балтии — там, где сосредоточены значительные железнодорожные грузопотоки. «СФАТ» имеет филиалы и дочерние компании в Финляндии, Эстонии, Латвии и Литве, представительства на всех основных пограничных переходах, представительства на железных дорогах России.

Транспортно-экспедиторские услуги, предлагаемые «СФАТ», — это:

- планирование железнодорожных перевозок;
- разумные ставки фрахта;
- содействие в обработке документации;
- контроль за продвижением отправок и пересечением границ;
- декларирование импортных грузов;
- выбор оптимальных маршрутов перевозок;
- оперативная информация о перевозках и их информационное сопровождение;
- прямые связи с железными дорогами России, стран СНГ, Балтии и Финляндии;
- богатый опыт работы с грузовладельцами;
- консультации по организации перевозок и дополнительные услуги.

Персонал «СФАТ» стремится создать атмосферу взаимопонимания и доверия, эффектом которой является полное удовлетворение потребностей наших партнеров.

ВОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Развитие флота «СФАТ» началось в 1994 году с приобретения теплохода «Александр Пирогов», который прошел полное переоборудование на финской судостроительной верфи «Kotka Shipyard».

Сегодня «Александр Пирогов» — один из самых фешенебельных круизных судов российского речного флота — может принять на борт 140 туристов.

Благодаря малой осадке на нем можно проходить по рекам России: Оке, Москве, Волге, Каме, Дону и Белой. Заказчику предоставляется возможность самому выбрать маршрут и определить продолжительность рейса. Теплоход делает остановки в зеленых зонах, заходит в старинные русские города.

В 1996 году «СФАТ» отреставрировал колесный буксирный пароход «Быстрый», который стал замечательным подарком речникам и настоящим музеем речного флота.

Грузовой флот «СФАТ» состоит из 19 судов, из которых 12 танкеров типа «Волго-нефть» класса «река» грузоподъемностью 4800 - 5000 тонн, 3 танкера типа «Волго-нефть» класса «река - море» грузоподъемностью 4300 - 4600 тонн, 3 танкера типа «СФАТ» класса «река - море» грузоподъемностью 5600 - 7800 тонн и одно судно типа «Нефтерудовоз» класса «река - море» грузоподъемностью 3000 тонн.

Все корабли грузового флота «СФАТ» оборудованы новейшими радиолокационными системами, спутниковыми системами связи и навигации. Информационное обеспечение системы управления флотом базируется на современной спутниковой системе «Eutetracs», которая позволяет автоматизировать слежение за движением судов и осуществлять оперативное управление флотом «СФАТ» в любое время.

Экипажи всех судов комплектуются высококлассными специалистами с большим опытом работы, что положительно влияет на качество и безопасность всех перевозок.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ УСЛУГИ

Информационное сопровождение железнодорожных перевозок:

- информация о местоположении вагонов;
- информация о погрузке/выгрузке вагонов и перевозимом грузе;
- информация о маршруте движения вагонов;
- информация о техническом состоянии или задержках вагонов при перевозке;
- информация о пересечении границ России;
- архивная информация о предыдущих рейсах вагонов;
- экспедирование грузов;

- статистическая и аналитическая информация об использовании собственных вагонов.

Информирование осуществляется по выбору клиента — с использованием сети Internet, по электронной почте, по факсимильной связи.

Для собственников вагонов оказываются услуги по информационной поддержке железнодорожных перевозок в их вагонах на долговременной основе с использованием информационной системы «СФАТ».

Информационное сопровождение водных перевозок (только для флота «СФАТ»):

- информация о местоположении судна и перевозимом грузе;
- информация о маршруте продвижения судна (порты и даты нахождения судна в них);
- статистическая и аналитическая информация для собственников об использовании их судов;
- возможность оперативной связи с капитаном судна по спутниковым каналам.

Для собственников судов оказываются услуги по информационной поддержке водных перевозок с использованием информационной системы «СФАТ» (с установкой необходимого оборудования на суда).

Информационное сопровождение автомобильных перевозок (только для автотранспортных средств «СФАТ»):

- информация о нахождении автомобиля;
- информация о маршруте продвижения автомобиля;
- статистическая и аналитическая информация об использовании автомобилей;
- возможность оперативной связи с водителем по спутниковым каналам.

Для собственников оказываются услуги по информационной поддержке перевозок на долговременной основе с использованием информационной системы «СФАТ» (с установкой необходимого оборудования).

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

«СФАТ» является действительным членом АСМАП и осуществляет международные грузовые перевозки в страны Западной Европы, Скандинавии, Балтии, страны СНГ и перевозки по России.

Перевозки выполняются с использованием собственных большегрузных автотрейлеров «DAF» и «SISU», оснащенных современной спутниковой системой связи.

Комфортабельными автобусами «Mercedes», «Volvo» и микроавтобусами «Volkswagen» осуществляется туристическое и экскурсионное обслуживание.

НАДЕЖНЫЕ ПОМОЩНИКИ —

ОПЫТ И АВТОРИТЕТ

Финская компания СФАТ ФИНЛАНД является 100-процентной дочерней фирмой ЗАО «СФАТ» и осуществляет свою деятельность с 1991 года.

Основная сфера деятельности СФАТ ФИНЛАНД — обслуживание клиентов, осуществляющих перевозки наливных грузов в Финляндию, из Финляндии или транзитом через Финляндию. Кроме наливных грузов, перевозимых в железнодорожных цистернах, СФАТ ФИНЛАНД также занимается и перевозкой сухих грузов и контейнеров.

Своим клиентам СФАТ ФИНЛАНД предоставляет в аренду как железнодорожные цистерны, так и танк-контейнеры. На территории Финляндии СФАТ ФИНЛАНД осуществляет комплексную обработку грузов, в том числе оплату тарифа, оформление и экспедирование груза, а также перевалку транзитных грузов.

СФАТ ФИНЛАНД является тарифным агентом финских железных дорог. Опыт и завоеванный авторитет помогают компании оперативно решать все вопросы, связанные с железнодорожными перевозками по территории Финляндии и транзитными грузами, проходящими через Финляндию.



СФАТ ФИНЛАНД не ограничивается в своей деятельности только Финляндией, а работает напрямую со многими железными дорогами стран СНГ и имеет широкую сеть деловых партнеров, что дает ему возможность осуществлять перевозки грузов не только в Финляндии и странах СНГ, а также в Прибалтике и по всей Европе.

Основная часть перевозимых компанией СФАТ ФИНЛАНД грузов — это продукция нефтяной промышленности. Кроме этого, СФАТ ФИНЛАНД занимается перевозкой химических, пищевых, фасованных грузов в цистернах, крытых вагонах и полувагонах, танк-контейнерах и обычных контейнерах.

В последние годы СФАТ ФИНЛАНД уделил много внимания развитию контейнерных перевозок, а именно в танк-контейнерах. Компания разработала вместе с партнерами схемы сдачи в аренду контейнеров и перевозки контейнеров по принципу «от двери к двери». В настоящее время СФАТ ФИНЛАНД предлагает своим клиентам услуги по экспорту продукции в контейнерах из России в любую точку мира или по импорту продукции из любой точки мира в Россию.



SFAT

ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР

**ИМПОРТНЫЕ, ЭКСПОРТНЫЕ
И ТРАНЗИТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ:**

**ФИНЛЯНДИЯ-СНГ-ПРИБАЛТИКА-
ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЕВРОПА**

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ В НАЛИВНЫХ ГРУЗАХ

ЭКСПЕДИРОВАНИЕ ГРУЗОВ

**ПЕРЕВОЗКИ ТРАНЗИТНЫХ
ГРУЗОВ "ПОД КЛЮЧ"**

СЛЕЖЕНИЕ ЗА ДВИЖЕНИЕМ



**АРЕНДОВАНИЕ Ж.Д. ЦИСТЕРН
И ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ**

**ОБСЛУЖИВАНИЕ Ж.Д. ЦИСТЕРН
И ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ В РОССИИ:**

ПРОМЫВКА, РЕМОНТ, ХРАНЕНИЕ

А/О "СФАТ ФИНЛАНД"

Рахамаринпортти 3А, 00240 Хельсинки, Финляндия
тел. 358 9 47634400, телефакс 358 9 47634444,
e-mail: sfat.finland@sfat.fi



ТРАНСРОССИЯ-2001



В Москве с 26 по 30 марта с.г. проходила 6-я Московская международная выставка и конференция «Транспорт и логистика» (TransRussia'2001). Одновременно состоялась 1-я Московская международная выставка «Технологии и инфраструктура железных дорог» (RailTekRussia'2001). На этих выставках приняли участие свыше 300 компаний из 26 стран мира, занимающихся экспедированием, перевозкой грузов, логистикой, страхованием, производством подвижного состава и запасных частей, а также порты, судоходные компании, авиапредприятия и другие транспортные компании. В конференции приняли участие свыше 250 специалистов, а также представители транспортного бизнеса разных стран мира, руководители министерств и ведомств. Основной обсуждаемой темой конференции была роль и значение транспорта на современном этапе развития экономики страны, а также формирование транзитных евро-азиатских коридоров, интеграция отечественного транспорта в международную транспортную систему, безопасность и скорость доставки грузов.

Наибольшее внимание на выставке и конференции организаторы уделили проблемам железнодорожного и морского транспорта. Железнодорожный транспорт сегодня находится в центре внимания правительства РФ, как и концепция его реформирования. Первым шагом в направлении реорганизации железнодорожного транспорта стало присвоение функций операторов грузоперевозок 15 отечественным компаниям.





О проблемах, перспективах и новых путях развития Транссибирской магистрали (ТСМ) с нашим корреспондентом беседует генеральный директор ЗАО «Ф.Е.Транс-Холдинг» Валерий БАРЧЕНКО

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТСМ

— Никто не спорит — транзитные перевозки по Транссибирской магистрали (ТСМ) из Азии в Европу были одним из величайших достижений транспортной политики СССР. Столько сказано, что повторять нет смысла. Действительно, если смотреть на цифры, — это просто ошеломляет. С точки зрения коммерции и организации бизнеса, великолепно отстроенная бизнес-модель на транспорте, дающая возможность зарабатывать деньги не только госучреждениям, но и частным экспедиторским компаниям, осуществляющим непосредственную работу на рынке перевозок.

Но ведь Транссиб не строился специально для зарубежных транзитных перевозок. Т.е. получилось, что в нужное время и в нужном месте у СССР было что предложить для удовлетворения спроса на возрастающие бешеными темпами перевозки из Азии в Европу. При этом ТСМ временно стал «судоходной компанией» для Японии и Кореи, мощностей собственных судоходных компаний которых катастрофически не

хватало для выполнения экспортных отгрузок местных производителей.

Вся динамика развития ТСМ была обусловлена именно потребностью стран-экспортеров в наличии перевозочных мощностей и их увеличении. Мотором для развития ТСМ служил прежде всего ненасытный спрос на перевозки в Европу и Среднюю Азию, и главным достижением наших предприятий было, несомненно, адекватное реагирование на этот спрос, как-то: увеличение мощностей перевозок, жесткий график перевозок и т.д.

Естественно, по мере увеличения собственных перевозочных мощностей у основных стран-экспортеров (появление быстрорастущих японских и корейских судоходных компаний) давление на ТСМ стало снижаться. С 1994 года темпы снижения только увеличивались, пока «не достигли дна» в 50000 TEU в год в 1999 году.

— Неужели былые величие ТСМ действительно утеряно?

— Ни для кого не секрет, что нынеш-



Тел.: (095) 974-10-00
Факс: (095) 956-68-83

- ✓ Контейнерная линия:
Guangzhou - Shenzhen - Xiamen - Wenzhou - Shanghai - Ningbo - Vostochny
- ✓ Стыковка с другими направлениями в Китае.
- ✓ Стыковка с ускоренным поездом "Восточный - Москва".
- ✓ Собственный парк 40- футовых контейнеров повышенной вместимости (76 куб.м).
- ✓ Сеть контейнерных депо в России, Китае, Финляндии, Турции, Корее.
- ✓ Широкая агентская сеть и представительства.
- ✓ Организация импортно-экспортных перевозок грузов в собственных контейнерах между Китаем, Кореей, Турцией и Россией.
- ✓ Организация перевозок транзитных грузов из Китая и Кореи в Финляндию через порт Восточный в собственных 40- футовых контейнерах.
- ✓ Конкурентоспособные ставки на перевозку грузов.
- ✓ Сокращение транзитного времени на доставку грузов в составе ускоренных контейнерных поездов "Восточный-Финляндия", "Восточный-Москва", "Забайкальск-Москва", "Дружба-Москва".
- ✓ Доставка контейнеров "до двери" клиента в Китае, в Москве, Санкт-Петербурге, Свердловске, Новосибирске, Иркутске, Красноярске, Алма-Ате, Ташкенте и др.
- ✓ Услуги по страхованию грузов.
- ✓ Контроль за движением грузов на всем пути следования.

E-mail: info@fetrans.ru

E-mail: aleks@fetrans.ru; <http://www.fetrans.ru>

ний объем перевозок по ТСМ поддерживается именно теми экспедиторскими компаниями, которые за период «золотого века» ТСМ сумели создать неповторимую инфраструктуру перевозок и прочные отношения с основными клиентами на данном маршруте, такими как: Woogin Global, Chun Jee Shipping, SVT Korea и др. Эти компании продолжают транспортировать грузы своих основных клиентов по ТСМ. Совершенно очевидно, что новых компаний практически не появилось на рынке с момента заката ТСМ.

Надо, конечно, очень серьезно понимать, что быстрое величие ТСМ утеряно. Вернуть его практически невозможно. Для этого мало только модернизации путей сообщения или наличия великолепного набора перегрузочных мощностей в порту Восточный и пары демонстрационных поездов. Для этого нужна прежде всего внятная идея — с новым смыслом и новыми возможностями. Вы посмотрите, уже сейчас снижение на 100 долларов с тарифа по ТСМ не даст абсолютно никакого увеличения объема. Почему? Да потому, что потребности рынка изменены полностью, а продукт «самого Транссиба» вот уже 20 лет такой же, как и вначале. Быстрота перевозки — преимущество очень сомнительное, чтобы бороться с грандами судоходного бизнеса. А вопрос развития ТСМ — это вопрос ведения успешной бизнес-стратегии в условиях жесточайшей конкуренции именно с грандами транспортного бизнеса: Маерск, ПО Силент и т.д. Даже навскидку видно, что шансов мало. Себестоимость контейнеро-ячейки на морском транспорте постоянно падает, а в свете программ запуска новейших судов на 5500 TEU у большинства морских перевозчиков в ближайшие 2-3 года о конкурентоспособности Транссиба можно просто забыть.

— Что может быть корнем или стержнем идеи возрождения Транссиба?

— Я думаю, что новое понимание роли Транссиба — в транзитных перевозках. Транссиб — это достаточно серьезный и раскрученный заменитель судоходной компании российского масштаба. Поскольку Россия потеряла национальных перевозчиков, выполняющих глобальные контейнерные перевозки из Азии в Европу (я не считаю таковым Совкомфлот, поскольку это только судовладелец), то соответственно потеряла и инфраструктуру, и опыт работы глобального перевозчика. А это прежде всего система сбора и дистрибуции груза, мультимодальные операции и документооборот, принятый в международной торговле. С другой стороны, необходимо ясно понимать, что в последние годы на транзите существует практически только груз, предназначенный для ввоза в Россию — т.н. «серый транзит». Я только не согласен полностью с высказываниями типа «зачем нам такой транзит, давайте просто поднимем ставки — все равно груз никуда не денется». Денется! Груз, как тараканы и капитал, имеет свойство разбегаться очень быстро. Только в случае транзита российского груза растут наши грузообороты. Компании же

получают и оборот, и платежи, а в случае его отсутствия в выигрыше будут только зарубежные морские перевозчики.

Раньше я думал, что возможности Транссиба безнадежно утрачены, поскольку возможности МПС и Минтранса по его возрождению были полностью использованы и впереди — только надежда на чудо. И чудо произошло! Вернее, только первый его знак. Это пресловутый 25-й приказ ГТК о мессах пропуска товаров азиатского происхождения. Я тогда позвонил в Координационный Совет по транссибирским перевозкам г-ну Лукову и сказал, что это их «звездный час» и последняя возможность. Конечно, все взбунтовались, увидев в приказе только очередной «наезд» ГТК на импортеров, но в этом есть хороший знак — готовность ГТК идти на серьезные структурные преобразования и понимание бизнеса для страны в первую очередь. В данном случае нужно рассматривать ГТК как сильнейшего союзника ТСМ. Объемы груза, входящего в Россию только из Финляндии, — до 1000 грузовиков в день. Более 70% — груз, прибывающий из Азии. Конечно, 25-й приказ «не сахар» и очень жесткий, но его необходимо изменить в деталях и можно вводить постепенно, начиная с продукции электроники и бытовой техники. Это значит, что ввоз в Россию этого типа продукции будет осуществляться только через российско-финскую границу и только прибывшей в Финляндию по транзиту через Россию. Механизм контроля — на выбор ГТК. Далее — такой же демарш в отношении товаров народного потребления. При выполнении такого порядка количество контейнеров на ТСМ увеличится минимум в 2-3 раза, а это приличные суммы для госбюджета.

Кроме того, новое понимание возрождения Транссиба должно сказаться и на всем спектре контейнерных перевозок в России. В настоящее время ни МПС, ни Правительство не готовы реально оценивать размеры проблем, связанных с контейнерными перевозками. В то время как «прогрессивное человечество» усиленно переходит на контейнеризацию перевозок, российский контейнерный бизнес медленно умирает.

Вы посмотрите: давно существует запрос в МПС на распространение транзитных ставок на одиночные контейнеры из Восточного на балтийские российские порты (Санкт-Петербург, Выборг, Калининград) — в ответ полная тишина. Создается ощущение, что мы просто говорим на разных языках с МПС, а оно, в свою очередь, — с МАП. Хотя понятно всем, что наличие такой ставки дает возможность «проложить путь в Европу» гораздо эффективнее, чем через Брест и дружественные железные дороги европейских стран, которые никак не могут снизить свои тарифы вот уже десяток лет.

Хочу подчеркнуть, что идея возрождения Транссиба — это прежде всего концепция развития собственных сил и мощностей и опора на собственный российский бизнес. Зарубежные компании не связыва-

ют будущее своих транспортных потоков с перевозками через Россию, а то, что идет, — такие крохи, что только сбивают нас с реальной оценки существующей ситуации. Если с помощью приказа ГТК получится перенаправить часть потока товаров, произведенных только в нескольких странах (таких как Китай, Корея, Япония, Тайвань, Вьетнам) и предназначенных для российского покупателя — это будет очень существенной долей в деле возрождения ТСМ.

— Почему вы уверены, что такая концепция развития ТСМ может сработать?

— Во-первых, мы проверяем ее на себе. На сегодняшний момент у компании в управлении находится 2500 40-футовых контейнеров. Это дает возможность использовать преимущества ТСМ. Без наличия сточков контейнерного оборудования, разветвленной системы депо в грузообразующих центрах и системы их отслеживания о полномасштабной работе на ТСМ говорить вообще не приходится.

Во-вторых, мы связываем ее с общими проблемами морской составляющей Транссиба. Общеизвестно, что это одна из ключевых проблем. Наличия одного маршрута Шанхай — Восточный, предлагаемого сегодня ФЕСКО на рынке, недостаточно для сбора груза и перенаправления потоков. Все наши попытки убедить руководство ФЕСКО подойти экспериментально к данному вопросу и по-новому посмотреть на линейный бизнес — как продолжение или начало Транссиба — уперлись в экономическую политику пароходства и рассмотрение линии Шанхай — Восточный только с точки зрения чисто линейного бизнеса. Но рынок-то совсем другой. На рынке вообще не нужны линейные перевозки Шанхай — Восточный по ставкам ДВМП. Ставки дает рынок, а не совет директоров. Мы и захотели проверить эту версию на себе. «Ф.Е.Транс» заключил годовой договор на чартер контейнерного судна из порта Нингбо в Восточный. Надемся, что через несколько месяцев мы сможем объявить открытие регулярного судоходного расписания. Уже проведена подготовительная работа по стыковке нашего судна с фидерами, охватывающими все южное побережье Китая.

В-третьих, с запуском данной линии мы получаем в руки полный механизм работы на ТСМ. Таким образом, «рабочий стенд испытаний» очень скоро покажет — какие на самом деле проблемы мешают развитию Транссиба и какова реакция на транзитные перевозки через Россию на рынке.

В-четвертых, к осени этого года на очередном съезде КТСП в Польше нам будет чем поделиться со своими коллегами.

И, наконец, о самой программе действий. Она имеется и прежде всего мы намерены проверить основные моменты на себе, чтобы предлагать ее на рассмотрение. Точка зрения, выраженная выше, — только лишь взгляд со стороны на весь проект и его проблемы в целом, а также только один из вариантов его решения.



УВЕЛИЧИТЬ ЗАГРУЗКУ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ —

НАША ЗАДАЧА

Вопрос увеличения загрузки морских портов Российской Федерации МАП России считает одним из приоритетных направлений своей деятельности. В данном вопросе министерство взаимодействует с Минтранс России, Ассоциацией морских портов России, грузовладельцами.

К настоящему времени тарифы всех крупнейших морских торговых, рыбных и специализированных портов, а также коммерческих структур, предоставляющих услуги по перевалке грузов, рассмотрены и утверждены правлением МАП России. В течение 2000 г. были рассмотрены тарифы за погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги для более чем 40 стивидорных компаний, работающих в морских портах.

Решения правления, как правило, не предусматривали значительных изменений тарифов на перевалку внешнеторговых грузов, а для каботажных грузов имели своей целью минимальное изменение уровня тарифов. Так, установленные решениями правления МАП России в 2000 г. общий индекс повышения тарифов Прейскуранта 11-01-89 составил по отношению к 1990 г. в порту Магадан по углю — 6,64, по остальным видам грузов — 13,83, в порту Архангельск — 6,6-7,5, в портах Чукотки — по углю — 8,0, по остальным видам грузов — 11,2, в порту Кандалакша — 7,2. При этом следует подчеркнуть, что за указанный период (с 1990 г.) цены производителей промышленной продукции выросли в среднем более чем в 20 раз.

Кроме решений по пересмотру тарифов на погрузочно-разгрузочные работы в портах и терминалах, правлением МАП России принимались решения по ставкам сборов с судов в морских портах, взимаемых морскими администрациями портов. К примеру, в порту Санкт-Петербург установлены льготные ставки портовых сборов для судов «река-море», что позволило значительно уменьшить затраты российских судовладельцев.

В своей деятельности по включению хозяйствующих субъектов в Реестр субъектов естественных монополий на транспорте и утверждению им тарифов МАП России исходит из того, что, во-первых, все стивидорные компании должны быть включены в Реестр, и, во-вторых, уровень утвержденных тарифов дол-

жен учитывать реальные издержки производственной деятельности и не создавать преимуществ одним предприятиям перед другими.

Существенное влияние на загрузку российских морских торговых портов оказывает тарифная политика федерального железнодорожного транспорта. Сложившееся к настоящему времени положение дел, при котором МПС России самостоятельно устанавливает тарифы на перевозки экспортно-импортных грузов, вызывает множество нареканий грузовладельцев.

В целях упорядочения регулирования тарифов на перевозки грузов федеральным железнодорожным транспортом постановлением Правительства Российской Федерации от 22.01.01 г. создана специальная комиссия по вопросам тарифного регулирования. Комиссию возглавляет заместитель председателя Правительства Российской Федерации В. Б. Христенко.

Основными задачами комиссии являются:

- рассмотрение предложений по совершенствованию государственной тарифной политики на федеральном железнодорожном транспорте;
- рассмотрение предложений по изменению тарифов на железнодорожные перевозки по территории России;
- анализ и оценка механизма ценообразования на железнодорожном транспорте;
- определение направлений совершенствования нормативно-правовой базы тарифного регулирования.

Состоялось два заседания указанной комиссии.

На заседании 29.01.01 г. были рассмотрены несколько вопросов, три из которых оказывают непосредственное влияние на тарифную политику МПС России при перевозках экспортно-импортных грузов.

По вопросу реализации поручения Президента Российской Федерации о прекращении практики взимания платы за перевозку железнодорожным транспортом во внутрисоюзном сообщении экспортно-импортных грузов по тарифам, применяемым в международном сообщении, для рассмотрения приняты варианты одно- и двухэтапного выравнивания уровня ставок тарифов, а также вариант перехода на оплату экспортно-импортных перевозок через российские порты по



Андрей ЛАВРИЦЕВ,
руководитель департамента
регулирующей деятельности
естественных монополий
на транспорте МАП РФ

Прейскуранту 10-01.

На заседании также обсуждались два проекта постановления правительства — «Об основах государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» и «Об упорядочении правил предоставления льгот пользователям услуг железнодорожного транспорта». Первым проектом постановления за МАП России закрепляется право утверждения тарифов на железнодорожные перевозки (включая перевозки экспортно-импортных грузов по территории Российской Федерации) после рассмотрения предложений на заседаниях комиссии Правительства Российской Федерации. Во втором проекте постановления определена возможность предоставления льгот, исходя из следующих факторов — перевозка грузов прямыми отправительскими маршрутами, использование прогрессивных технологий перевозок, изменение нормативных сроков доставки грузов, изменение конъюнктуры внешнего и внутреннего рынка, изменение конъюнктуры цен на рынках товаров и услуг и ряд других факторов.

На втором заседании комиссии Правительства Российской Федерации 19.02.01 г. из обсуждавшихся ранее вариантов введения единого железнодорожного тарифа был выбран вариант выравнивания ставок тарифной политики и Прейскуранта 10-01 на перевозки экспортно-импортных грузов через российские порты. Предполагается, что в этом случае ставки тарифов Прейскуранта 10-01 могут быть проиндексированы на 21%. Выпадающие доходы железных дорог могут быть компенсированы за счет повышения экспортных пошлин.



«АТЛАНТ-СОЮЗ» И «ИЛЬЮШИН-ФИНАНС» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ЛИЗИНГЕ САМОЛЕТОВ НА \$450 МЛН.

Авиакомпания «Атлант-Союз» и лизинговая компания «Ильюшин-финанс» подписали рамочное соглашение стоимостью около \$450 млн. о приобретении в лизинг 10 самолетов Ил-96-400Т и четырех Ту-204С.

Приобретение данных самолетов является первым этапом программы обновления парка воздушных судов «Атлант-Союза».

Самолеты Ил-96-400Т будут производиться на Воронежском авиационном производственном объединении, самолеты Ту-204С — на ульяновском авиационном заводе «Авиастар». Самолеты оснащаются российскими двигателями

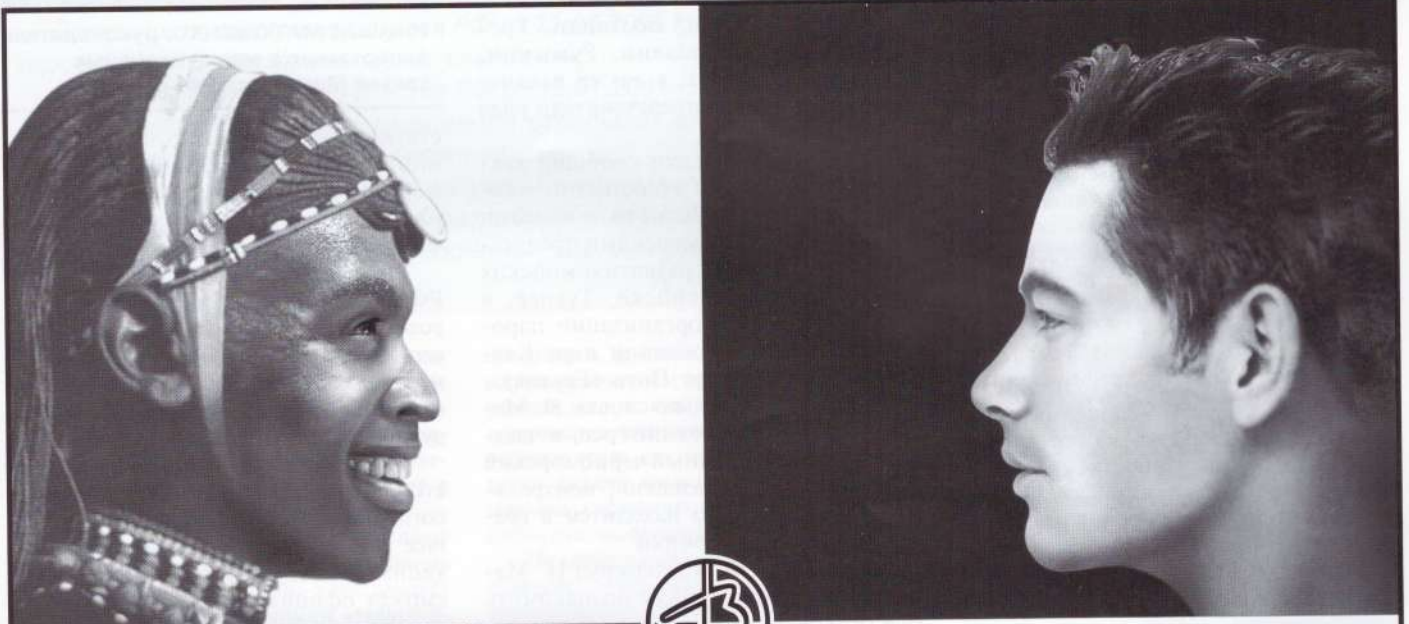
ПС-90А и отечественной авионикой.

Парк воздушных судов авиакомпании «Атлант-Союз» составляет 20 самолетов, включая Ил-96-300, Ил-86, Ил-76, Ту-154-М, Ту-134, Ан-12. «Атлант-Союз» является одной из крупнейших в России грузовых и пассажирских компаний, контрольный пакет ее акций принадлежит правительству Москвы.

Как сообщил генеральный директор авиакомпании «Атлант-Союз» **Станислав Лейченко**, авиакомпания планирует получить первый самолет Ил-96-400Т уже в течение шести месяцев. Самолет Ту-204С, по его словам, планируется получить через год.

Он сообщил, что все самолеты будут братья за финансовый лизинг. Стоимость самолета Ил-96-400Т составляет \$72-73 млн., Ту-204С — около \$19 млн.

Как сообщил генеральный директор лизинговой компании «Ильюшин-финанс» **Александр Рубцов**, в настоящее время ведутся переговоры с рядом российских и зарубежных банков в отношении лизинга самолетов Ту-204С. Что касается лизинга Ил-96-400, то, по его словам, «Ильюшин-финанс» планирует осуществить лизинг этих самолетов в рамках тех лизинговых проектов, которые обсуждались 15 марта на заседании Правительства РФ.



ЭКСПОРТ • ИМПОРТ ЛИЦОМ К ЛИЦУ

(095) 937-9159
937-9150

Лицензия ЦБ РФ № 3013

Специальный пакет услуг для экспортеров и импортеров

- Бесплатно – открытие и ведение валютных счетов, паспортов сделок
- Низкие тарифы на проведение платежей и конверсионные операции
- Проведение валютных платежей в день покупки валюты
- Все документарные операции



АВТОПАРК РОССИИ К 2005 ГОДУ УВЕЛИЧИТСЯ В ДВА РАЗА

Автомобильный парк России в 2005 году может составить 45-46 млн. автомобилей, что почти в 2 раза превышает данные на 1 января 2001 года.

Такие цифры предоставили в департаменте автомобильного транспорта Минтранса РФ, ссылаясь на прогноз экспертов Научно-исследовательского института автомобильного транспорта России (НИИАТ).

В департаменте отметили, что за последние 10 лет автомобильный парк России увеличился в 2,5 раза и состоит в настоящее время из 25 млн. автомобилей. Рост, по данным департамента, происходит главным образом за счет увеличения количества легковых автомобилей, которых зарегистрировано на данный момент около 20 млн. Количество грузовиков и автобусов насчитывается примерно 5 млн шт.

По данным Минтранса, ежегодно количество автомобилей в России увеличивается на 8%. Особенно ярко, считают в министерстве, тенденция быстрой автомобилизации проявляется в крупных городах, в частности в Москве, где за последние годы парк увеличился в 10 раз и составляет сейчас свыше 3 млн. автомобилей.

В то же время, отметили в департаменте автомобильного транспорта Минтранса РФ, автомобильный парк России в настоящее время составляет лишь 3,5% от численности мирового. На 1 тыс. россиян приходится 170 автомобилей, что ниже уровня развитых стран в 2,5-4 раза. Тем не менее, считают в Минтрансе, «в ближайшие 10 лет Россия подойдет к средневропейскому уровню».

В стоимостном выражении, сообщили в департаменте, объем продаж автомобилей в России в 2000 году составил чуть более \$10 млрд. В связи с этим в департаменте для сравнения отметили, что годовой авторынок США оценивается в \$500 млрд.

В Минтрансе считают ненормальной ситуацию массового ввоза в Россию подержанных импортных легковых автомобилей. Ежегодно в страну ввозится до 700 тыс. старых машин. Россия, считают в Минтрансе, «фактически не только стимулирует развитие мировой автопромышленности, но в еще большей мере играет роль автомобильного мусорщика».

В связи с этим Минтранс вместе с Минэкономразвития и Минпромнауки в настоящее время предпринимает ряд мер для ускоренного развития отечественного автомобилестроения.

МИНТРАНС РФ НАМЕРЕН ПРИВЛЕЧЬ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ЧЕРНОМОРСКИЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ

Минтранс РФ намерен привлечь иностранные инвестиции в черноморские проекты России, заявил руководитель департамента международных связей Минтранса РФ Николай Матюшенко на брифинге в Москве.

По его словам, эти вопросы Минтранс РФ поднял на встрече министров транспорта стран-участниц Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) в Сочи. Встречу организовал и провел Минтранс России как председатель этой организации в период с ноября 2000 года по май 2001 года.

Во встрече, по словам г-на Н. Матюшенко, приняли участие министры транспорта России, Азербайджана, Албании, Армении, Болгарии, Греции, Грузии, Молдавии, Румынии, Турции и Украины, а также в качестве наблюдателей представители ряда европейских стран.

Г-н Н. Матюшенко сообщил также, что российская сторона познакомилась участников встречи с новыми российскими черноморскими проектами, в частности по развитию морских портов в Новороссийске, Туапсе, а также с проектом организации паромной переправы по линии порт Кавказ (Россия) — порт Потти (Грузия).

К этому проекту, по словам Н. Матюшенко, проявляют интерес, в частности, Международный черноморский банк торговли и развития, центральный офис которого находится в греческом городе Салоники.

Минтранс РФ, подчеркнул Н. Матюшенко, намерен также познакомить участников встречи в Сочи с судостроительными заводами России на Черноморском побережье.

Есть подвижки и по другому проекту Минтранса, сообщил Н. Матюшенко. В частности, Бахрейн, Казахстан и Литва намерены присоединиться к создаваемому международному транспортному коридору Север — Юг, который проходит из Индии по территориям Ирана и России в Европу.

Он сообщил, что в настоящее время транспортный коридор Север — Юг уже действует. В частности, во второй половине 2000 года из Индии по коридору доставлено в Россию и Европу около 100 тыс. тонн грузов, главным образом контейнеров.

Н. Матюшенко отметил, что в реализации проекта, согласно проекту межправительственного соглашения между Россией, Индией и Ираном, с российской стороны на Каспии уча-



Николай МАТЮШЕНКО, руководитель департамента международных связей Минтранса РФ

ствуют несколько судоходных компаний, в частности Северо-Каспийское морское пароходство, компании «Вагна», «Морцентр-ТЭК», АО «Волга-флот».

По расчетам экспертов Минтранса РФ, в ближайшие 2-3 года объем перевозок по транспортному коридору Север — Юг может составить свыше 10 млн. тонн грузов. Коридор станет реальным альтернативным маршрутом международному коридору «ТРАСЕКА».

Н. Матюшенко пояснил, что в настоящее время межправительственное соглашение подготовлено и в ближайшее время будет передано на ратификацию в Госдуму, после чего Россия сможет официально расширять число участников данного проекта, в том числе включить в число учредителей проекта такие страны, как Бахрейн, Казахстан и Литва.

Россия развивает сотрудничество в сфере транспорта и с другими странами. В частности, недавно министры транспорта России и Македонии Сергей Франк и Люпчо Балкоски провели в Москве переговоры, в ходе которых подписали соглашение о сотрудничестве в области гражданской авиации.

В ходе переговоров министры транспорта России и Македонии обсудили вопросы организации регулярных авиарейсов между столицами двух стран, а также вопросы инфраструктурного обслуживания этих рейсов.

В переговорах участвовали руководители департаментов министерств транспорта России и Македонии, а также авиационных ведомств двух стран.



НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ

В настоящее время в Российской Федерации действуют следующие нормативные акты, регулирующие экспедиторскую деятельность:

Гражданский кодекс Российской Федерации, глава 41 (ст. ст. 801 — 806);

Закон Российской Федерации «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 16 сентября 1998 г.;

Постановление Правительства РФ от 26.02.1992 г. №118 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности»;

Приказ Минтранса России от 25.07.1994 г. №61 «Об утверждении Инструкции по лицензированию перевозочной, транспортно-экспедиторской, брокерской и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте в Российской Федерации»;

Постановление Правительства РФ от 11.04.2000 г. №326 «О лицензировании отдельных видов деятельности»;

Постановление Правительства РФ от 12.01.2001 г. №25 «Об утверждении положений о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте»;

Кроме того, экспедиторы используют «Генеральные условия деятельности российских экспедиторов», разработанные РАМЭ и принятые общим собранием ассоциации, одобренные Торгово-промышленной палатой Российской Федерации.

Этот набор нормативных актов явно недостаточен для полноценной работы экспедиторских организаций, поскольку они только определяют рамки деятельности, обозначают, что такой вид деятельности, как экспедиторское обслуживание, существует в гражданско-правовом обороте.

Статьи Гражданского кодекса дают только основные положения договора транспортной экспедиции, хотя следует отметить, что даже сам термин «транспортная экспедиция» не соответствует реальному положению дел, поскольку экспедитор представляет интересы грузовладельца, а не перевозчика и нормативно должен использоваться термин **экспедирование**. В кодексе указано, что по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента — грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. По смыслу определения договор транспортной экспедиции похож на договоры поручения или комиссии, однако экспедитор действует не только по договорам поручения или комиссии, это может быть обслуживание по принципу «от двери до двери», что предполагает более высокий уровень обслуживания грузовладельца. Кроме того, экспедитор в этом случае берет на себя роль грузовладельца во взаимоотношениях с перевозчиками, перелачными предприятиями, таможенными

органами и другими лицами, участвующими в перевозочном процессе. Следовало бы указать, что основным положением договора экспедиции является организация перевозки груза для грузовладельца различными видами транспорта, в т.ч. и в смешанном сообщении, поскольку эта деятельность для экспедитора является основной.

Не совсем верно определена в кодексе ответственность экспедитора — ст. 803 устанавливает ответственность экспедитора по правилам главы 25 ГК. Эта глава касается материальной ответственности в том случае, если сторона договора непосредственно владеет или распоряжается материальными ценностями, переданными ей другой стороной, а экспедитор в основном имеет дело с документальным оформлением перевозки и редко когда получает товар в свое ведение, поэтому в большинстве международных нормативных актов существует ограничение ответственности экспедитора.

Законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» предусмотрено лицензирование **транспортно-экспедиционной** деятельности на морском, речном и автомобильном транспорте. Следует отметить, что по смыслу ст. 4 закона — «Критерии определения лицензируемых видов деятельности» определено, что «в соответствии с настоящим Федеральным законом к лицензируемым видам деятельности относятся виды деятельности, осуществление которых может повлечь за собой нанесение

ущерба правам, законным интересам, нравственности и здоровью граждан, обороне страны и безопасности государства и регулирование которых не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием». По характеру деятельности экспедитора, как организатора перевозки груза, эта деятельность не подходит под критерии, определенные в законе и поэтому не должна лицензироваться.

В том случае, если лицензирование будет применено для экспедитора, оно не должно осуществляться по видам транспорта, а должна выдаваться одна лицензия на экспедиторскую деятельность независимо от вида транспорта. Это объясняется тем, что экспедитор, являясь организатором перевозки, работает со всеми перевозчиками, привлеченными к конкретной перевозке груза, на стыке различных видов транспорта.

Как уже отмечалось, сама терминология, используемая в нормативных актах, не соответствует действительному положению экспедитора на рынке услуг. В упомянутом ранее законе «О лицензировании отдельных видов деятельности» к лицензируемым видам относится «транспортно-экспедиционное обслуживание грузов для перевозки на морском транспорте». В этом положении сразу несколько неточностей, которые затрудняют правильное понимание и, соответственно, выполнение норм закона. Это следующие: термин **транспортно-экспедиционное** не соответствует нормам русского языка. По заключению Института русского языка Академии наук России в данном контексте следует употреблять слово **экспедиторское**; термин **обслуживание грузов** тоже не соответствует нормам русского языка, поскольку обслуживать или оказывать услугу можно лицу, а не грузу; совершенно непонятен термин **обслуживание грузов для перевозки на морских судах**, он не соответствует технологии экспедиторской деятельности при перевозке грузов на морских судах, вероятно, в данном случае имелось в виду, что экспедитор оформляет для грузовладельца документы, необходимые для морской перевозки груза. В результате таких неточностей не совсем понятно, что конкретно лицензируется указанным законом.

И, наконец, последний документ, регулирующий деятельность экспедиторов, «Генеральные условия деятельности российских экспедиторов», разработанный Российской ассоциацией международных экспедиторов, принятый на ее общем собрании и одобренный Торгово-промышленной палатой Российской Федерации. Этот документ наиболее полно регулирует деятельность экспедиторов, но не имеет





нормативного характера.

Недостаточность правовой базы для деятельности экспедиторов приводит к неустойчивому положению экспедиторских предприятий, разночтению тех нормативных актов, которые уже приняты. В связи с этим зачастую возникают проблемы при начислении налогов на деятельность экспедиторских предприятий. Не урегулировано понятие экспорта экспедиторских услуг. В этой связи налоговые органы в различных регионах страны понимают это по-разному, в результате чего начисление налогов происходит в зависимости от того, как понимает эту услугу налоговый инспектор.

В связи с этим Российская ассоциация международных экспедиторов приняла участие в разработке нового закона об экспедиторской деятельности, однако в связи с тем, что изначально этот проект разрабатывался при непосредственном участии Министерства транспорта, т.е. представителя перевозчиков, проект закона не несет много положений транспортных уставов и не полностью отражает деятельность экспедиторов. Мы надеемся, что при прохождении этого проекта через правовые структуры органов исполнительной, и особенно законодательной власти, проект закона претерпит значительные изменения в пользу действительного регулирования деятельности экспедиторов.

Следует отметить, что ряд действующих нормативных актов, регулирующих перемещение грузов, даже не содержит понятия экспедиторского обслуживания, хотя в настоящее время практически все грузовладельцы пользуются услугами экспедиторских предприятий. К примеру, «Транспортный устав железных дорог» регулирует взаимоотношения между грузовладельцем и перевозчиком, а экспедитор в нем полностью отсутствует. Это приводит к тому, что представители МПС настаивают на том, что этот документ не

распространяется на деятельность экспедиторов и отношения между железнодорожным перевозчиком и экспедитором должны строиться на отдельных договорах. Это дает возможность железнодорожникам диктовать свои условия договоров, используя свое монопольное положение. В этой связи к экспедиторам предъявляются кабальные требования, не предусмотренные ни одним нормативным актом.

В частности, в конце 1999 года Министерство путей сообщения Российской Федерации ввело новый порядок проверки оплаты перевозок транзитных грузов (указание МПС РФ № 325-У от 20.12.1999 г.), который противоречит технологии работы на железнодорожном транспорте и облагается соответствующим сбором. И сделано это за счет экспедиторов, и в конечном счете за счет грузовладельцев. Сегодня этот сбор на железных дорогах собирается по-разному: одна железная дорога устанавливает плату за эту услугу 4 доллара США, другая — 6 долларов США. Т.е. нет какого-либо единого тарифа на это нововведение. В связи с этим указанием экспедиторам пришлось на входных железнодорожных станциях заключать агентские договоры с теми же железнодорожными станциями для обеспечения контроля за оплатой транзитных грузов.

Раньше политика железных дорог строилась в помощи грузовладельцам и экспедиторам в перевозке груза, а сейчас применяется принцип: не устраивают ставки сборов, уходи с экспедиторского рынка. Кроме того, уже стала привычной нестабильная тарифная политика МПС, которая не только ведет к удорожанию перевозок железными дорогами, но и вредит интересам государства.

С начала 2000 года увеличены тарифы на перевозку проката в ущерб интересам портов, судоходных компаний, экспедиторов и самих металлокомбинатов. Тариф на катанку увеличился с 40 долларов США

до 43 долларов США, а на рулонную листовую сталь — на 15 долларов США.

Монополизм Министерства путей сообщения прослеживается даже в такой области деятельности экспедитора, как заключение с ним договора на экспедиторское обслуживание, в котором экспедитор ставится в такие условия, в которых он практически работать не может, а какие-либо возражения по самому договору не принимаются.

Пользуясь своим положением, Министерство путей сообщения своим приказом распространило внутренние ведомственные нормы на сертификацию транспортно-экспедиторских услуг, предоставляемых экспедиторами грузовладельцам на железнодорожном транспорте, что ущемляет права экспедитора, как участника гражданско-правовых отношений, поскольку ставит условия для заключения договора с Министерством путей сообщения в зависимости от проводимой в министерстве сертификации.

Изначально сертификация на железнодорожном транспорте была введена указанием Министерства путей сообщения РФ от 12.11.96 г. № 166у (зарегистрировано Министерством юстиции России 27.12.96 г. № 1220), которым были утверждены «Правила системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте Российской Федерации». Эта система сертификации применима только внутри системы Министерства путей сообщения и регулирует отношения по сертификации объектов железнодорожного транспорта. Статьей 8 «Системы сертификации» прямо установлены объекты железнодорожного транспорта, подлежащие сертификации, к ним относятся: путь и путевое хозяйство, железнодорожные станции, автоматика, телемеханика, связь, вычислительная техника и информационные системы, подвижной состав и другие объекты железнодорожного транспорта. Подпунктом 8.1.10 установлены для сертификации услуги федерального железнодорожного транспорта, к которым относятся: обслуживание на вокзалах, на грузовых станциях, в пассажирских поездах в пути следования, в транспортно-экспедиционных агентствах.

Как уже отмечалось, вся эта система сертификации применима внутри самого Министерства путей сообщения, однако приказом этого министерства от 9 февраля 1998 г. № 3Ц в «Правила системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте Российской Федерации» (рег. в Минюсте РФ 5 марта 1998 г. № 1481) были внесены изменения, в частности изменен подпункт 8.1.10, который теперь называется «Услуги, предоставляемые на федеральном железнодорожном транспорте», и в него вместо слов «обслуживание в транспортно-экспедиционных агентствах» включены слова «транспортно-экспедиторские услуги».

Таким образом, этим приказом Министерство путей сообщения Российской Федерации превысило свою компетенцию,



распространив систему внутренней сертификации на транспортно-экспедиторские организации России всех видов собственности, не входящие в систему Министерства путей сообщения.

Следует отметить, что в России, в соответствии со статьей 4 Федерального закона от 10.06.1993 г. № 5151-1 «О сертификации продукции и услуг», полномочия по сертификации продукции и услуг предоставлены специально уполномоченному федеральному органу исполнительной власти в области сертификации, но не Министерству путей сообщения.

Следующий нормативный акт, в котором тоже нет упоминания о деятельности экспедиторских предприятий, это Таможенный кодекс Российской Федерации. Во всем мире принято, что таможенное оформление грузов, перемещаемых через государственную границу, осуществляется при непосредственном участии экспедиторов, в нашей стране такое же положение.

В соответствии с Гражданским кодексом РФ, (статья 801), в договор транспортной экспедиции может быть включено таможенное оформление грузов, следующих через таможенную границу Российской Федерации.

Естественно, что для предоставления грузовладельцу полного комплекса экспедиторских услуг многие международные экспедиторы включают в экспедиторские договоры положение о таможенном оформлении грузов. До 1996 года это оформление проводилось экспедитором, который декларировал в таможенных органах грузы своего клиента на основании договора между экспедитором и грузовладельцем и доверенности для проведения таможенного оформления. Но 17 июля 1996 года постановлением Правительства Российской Федерации № 873 было утверждено «Положение о таможенном брокере», в котором указано, что таможенным оформлением могут заниматься только таможенные брокеры, имеющие лицензию Государственного таможенного комитета на осуществление деятельности таможенного брокера.

В соответствии с этим постановлением многие экспедиторы получили лицензии на осуществление деятельности таможенного брокера, но при практическом выполнении своих обязательств, экспедиторы встретились с тем, что им необходимо, помимо договора транспортной экспедиции с грузовладельцем заключить и договор на услуги экспедитора в качестве таможенного брокера, причем в соответствии с пунктом 12 «Положения о таможенном брокере» такой договор должен быть нотариально удостоверен.

Эта норма была введена еще Таможенным кодексом Российской Федерации, однако к практическому применению ее не были подготовлены не только участники таможенного оформления грузов, но и нотариусы.

При обращении к нотариусам за заверением таких договоров экспедиторы встречали непонимание, поскольку нота-

риальные конторы прежде никогда не веряли такого рода договоры и в соответствии с Гражданским кодексом такие договоры не подлежат обязательному нотариальному удостоверению. Таким образом, произошла коллизия двух нормативных актов.

Действующие налоговые законы в основном регулируют налоговые платежи в отношении товаров и очень мало в отношении услуг, следует отметить, что в нашем законодательстве нормативное понятие «услуга» отсутствует.

Анализируя налоговое законодательство, следует отметить, что деятельность экспедитора рассматривается налоговыми органами по-разному, с одной стороны, экспедитор, предоставляющий услуги «от двери до двери», может рассматриваться как предприятие промышленного производства и соответственно облагается налогом на прибыль в размере 30%, а с другой стороны, этот же экспедитор может рассматриваться как посредник и облагаться налогом на прибыль в размере 38%.



В данном случае многое зависит от налогового инспектора, проверяющего правильность уплаты налогов, поскольку нет единого подхода к экспедиторской деятельности. Для некоторых налоговых инспекторов основными являются положения заключенного договора транспортной экспедиции, это наиболее правильный подход, т.е. в том случае, если экспедитор указывает в договоре свою комиссию и выступает на рынке в качестве посредника, соответственно налогом на прибыль облагается только комиссия экспедитора, а если в договоре не указана комиссия экспедитора, налогом на прибыль облагается вся сумма, полученная от клиента.

Ряд неясностей содержится в законе «О налоге на добавленную стоимость». Особенно это касается проблемы экспорта экспедиторских услуг. В соответствии с законом экспорт товаров и услуг освобождается от уплаты налога на добавленную стоимость, но при этом доказательством экспорта является вывоз товара за пределы таможенной территории России. В соответствии с Инструкцией Государственной налоговой службы РФ «О порядке исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость» № 39 для обоснования того, что экспедитор оказал экспортную услугу, в налоговые органы представляются в обязательном порядке следующие документы: контракт (копия

контракта, заверенная в установленном порядке) российского юридического лица — налогоплательщика в иностранными или российскими лицами на выполнение работ и услуг; выписка банка, подтверждающая фактическое поступление выручки от российского или иностранного лица за выполненные работы и оказанные услуги на счет российского налогоплательщика в российском банке, зарегистрированный в налоговых органах; копии транспортных, или товаросопроводительных, или таможенных, или любых иных документов, подтверждающих вывоз экспортируемых товаров за пределы территорий государств — участников СНГ. Это же положение повторено и в ст. ст. 164, 165 Налогового кодекса РФ. Это видно из приказа Министерства Российской Федерации по налогам и сборам от 20 декабря 2000 г. № БГ-3-03/447 «Об утверждении методических рекомендаций по применению главы 21 «Налог на добавленную стоимость» Налогового кодекса Российской Федерации». В этом случае экспедитору необходимо предоставить грузовые таможенные декларации с отметкой российского таможенного органа, осуществившего выпуск груза в режиме экспорта, и российского таможенного органа, в регионе деятельности которого находится пункт пропуска, через который груз был вывезен за пределы таможенной территории России.

Сам подход к такому определению экспорта экспедиторской услуги представляется недостаточно верным, поскольку предоставление грузовой таможенной декларации относится к обязанности грузовладельца, экспортирующего товар, а не экспедитора, оказавшего экспедиторскую услугу для организации перевозки экспортного груза.

В этой связи у экспедиторов, деятельность которых связана с международными перевозками, возникает достаточно много проблем с налоговыми органами при доказательстве фактического экспорта экспедиторской услуги, поскольку согласно Таможенному кодексу **грузовая таможенная декларация выдается грузовладельцу, а не экспедитору.** Это еще один пример коллизии таможенного законодательства и налогового.

Таким образом, российское законодательство, относящееся к деятельности экспедитора, достаточно противоречиво, не совсем точно определяет понятия, относящиеся к этой деятельности, а в результате возникает много проблем как у экспедиторов, так и у тех участников гражданского оборота, которые вступают в отношения с экспедитором. В этой связи назрела необходимость разработки закона об экспедиторской деятельности, однако его должны разрабатывать не перевозчики, как это делается сейчас, а сами экспедиторы.

Валерий ТРЕТЬЯКОВ,
юрисконсульт АЭР

ЛИЦЕНЗИИ НА ПРАВО ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ ПОЛУЧИЛИ 15 ОПЕРАТОРСКИХ КОМПАНИЙ

Лицензии на право грузовых перевозок по железным дорогам России получили 15 операторских компаний.

Первый заместитель министра путей сообщения России Александр Целько, вручая руководителям операторских компаний лицензии на право проведения грузовых перевозок по железным дорогам России, отметил, что МПС решило тем самым начать привлекать к грузовым перевозкам частные коммерческие компании в рамках реформирования МПС.

Г-н А. Целько добавил, что выдача лицензий первым в России 15 операторским компаниям увеличит конкуренцию в грузоперевозках на железных дорогах.

При этом замминистра отметил, что эти компании «не фирмы-однодневки, не временщики, а солидные предприятия, надолго связавшие свои судьбы с железной дорогой».

По его словам, эти компании являются крупными предприятиями, имеющими собственные производственные мощности, а также подвижной состав. В настоящее время в распоряжении 15 операторских компаний имеется 5 тыс. грузовых вагонов. В ближайшее время их количество увеличится в 4 раза. В 2001 году компании, сообщил А. Целько, намерены вложить в приобретение подвижного состава до \$325 млн.

Замминистра отметил, что в 2001 году коммерческие операторские компании, которым вручены лицензии, перевезут около 50 млн. тонн грузов. В 2002 году прогнозируемый объем перевозок составит 80 млн. тонн грузов.



В целом в 2000 году, по словам А. Целько, было перевезено свыше 1 млрд. тонн грузов. Таким образом, доля коммерческих операторов в перевозках составляет лишь 5%. Однако, по прогнозам экспертов МПС, к 2005 году объемы грузоперевозок частными операторскими компаниями возрастут до 40-50% от общего объема перевозок по железным дорогам России.

Развитие грузоперевозок частными коммерческими операторскими компаниями, по словам заместителя министра, приведет «к значительному снижению тарифов на грузовые перевозки за счет сокращения издержек производства в системе железных дорог России».

22 марта вручены свидетельства МПС о присвоении статуса компании-оператора

Краспергруз
Балт-Транс-Сервис
Северстальтранс
Дальестранс
Дальнефеттранс
Трансгарант
Транс-Арсенал
Новостранс
Линк-Ойл СПб
Русский Мир
Юни-Транс
Межтранс-1
ЗапСиб-Транссервис
ММК-Транс
Магистральнефтеоргсинтез



РосКонсульт
ИЗДАТЕЛЬСКАЯ КОМПАНИЯ

ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО МИРУ ТРАНСПОРТНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
С.В. Милославская, К.И. Глузиков. Объем - 368 с. Переплет.



Книга охватывает весь комплекс организации, правового обеспечения и ценообразования в международных интермодальных и российских смешанных сообщениях. Изложены основные этапы научно-технической революции на транспорте, наиболее ярко отразившиеся на этих организационных формах обеспечения перевозок грузов. Освещены наиболее прогрессивные технологии, связанные с контейнеризацией и парцеллизацией перевозок, их логистического обеспечения, глобализация и интеграция транспорта. Приведены образцы грузовых документов и порядок их оформления. Издание предназначено для специалистов, работающих в сфере международных грузовых перевозок, осуществляемых морским и наземным транспортом

109432, г. Москва, 2-й Южнопортовый проезд, д. 5, корп. 2
тел./факс: /095/ 958-95-36, 958-95-37, 958-95-39
e-mail: rconsult@online.ru
www.rosconsult.ru

МЖД БЕРЕТ НА СЕБЯ ВСЕ КОНТЕЙНЕРЫ ИЗ ВЕНГРИИ

Московская железная дорога (МЖД) рассчитывает перевозить своими поездами все контейнерные грузы из Венгрии в Россию, в том числе контейнеры, доставляемые автотранспортом.

Как сообщил руководитель пресс-службы МЖД Константин Пашков, в Москве прошли переговоры начальника МЖД Геннадия Фадеева с генеральным директором АО «Государственные железные дороги Венгерской республики» Мартоном Кукели.

На встрече, организованной по инициативе венгерской стороны, обсуждался вопрос сотрудничества железных дорог двух стран по развитию грузовых перевозок в рамках совместной работы в Международном комитете по транссибирским перевозкам.

По словам К. Пашкова, шла о том, чтобы значительную часть ввозимых автотранспортом грузов из Венгрии в Москву, Московскую область, регионы Урала, Сибири и Дальнего Востока переключить на поезда-контейнеровозы МЖД.

Основными задачами морского флота России на 2001 год Росморфлот определил обеспечение дальнейшего роста грузооборота через морские порты и другие перегрузочные комплексы в России, а также развитие производственных мощностей портов. При этом одной из важнейших проблем отрасли в текущем году станет ускорение строительства портов в Финском заливе и, в первую очередь, ввод мощностей по перегрузке наливных грузов.

Грузооборот морских торговых портов и перегрузочных комплексов других предприятий в России составил в 2000 году 181,3 млн. тонн каботажных, внешнеторговых и транзитных грузов. По сравнению с 1999 годом он увеличился на 20 млн. тонн, или на 12,3%. Морские порты РФ переработали в минувшем году 80 млн. тонн сухих грузов и 101 млн. тонн наливных, главным образом сырой нефти, нефтепродуктов, химической продукции.

Увеличение грузооборота достигнуто по морским портам на 3,9 млн. тонн, по коммерческим структурам — на 9,6 млн. тонн. В основном морские торговые порты увеличили грузооборот по переработке грузов. Наилучших результатов достигли порты Санкт-Петербург, Мурманск, Высок, Туапсе, Таганрог, Восточный.

Несмотря на общий рост грузооборота морских торговых портов и перегрузочных комплексов других предприятий в 2000 году, в портовом хозяйстве России существует проблема перевалки наливных грузов.

По данным Росморфлота, ряд грузов, такие как нефть и минеральные удобрения, ввиду недостатка перевалочных мощностей в портах России для таких грузов, перегрузить через российские порты в минувшем году было невозможно. Первый заместитель министра транспорта РФ, руководитель Росморфлота Вячеслав Рукша сообщил, что около 50 млн. тонн российских наливных грузов в 2000 году отправлялись на экспорт через морские порты Латвии и Украины. В связи с этим он подчеркнул, что «для России жизненно важно форсировать строительство нефтяных терминалов в Приморске и бухте Батарейная в Финском заливе, чтобы доходы от экспортных потоков поступали в отечественную казну». По оценкам экспертов Росморфлота, из-за ухода российских внешнеторговых грузов в порты стран Балтии и Украины ежегодные прямые потери России составляют до \$3 млрд.

Вместе с тем, подчеркивает Росморфлот, в российских портах есть свободные мощности для черных металлов и угля и эти грузы могут быть отправлены на экспорт через российские порты. Однако, по словам В. Рукши, в 2000 году через порты стран Балтии и Украины отгружено на экспорт свыше 7 млн. тонн черных металлов. И это при том, сказал глава морского ведомства, что российские порты «могли свободно

СВОИ ГРУЗЫ — В СВОИ ПОРТЫ



переработать такие объемы».

Росморфлот подчеркивает, что перегрузочные мощности морских портов России способны обеспечить перевалку всех экспортных металлов, являющихся стратегическими грузами отечественной транспортной инфраструктуры. По данным Росморфлота, переключение только 9,9 млн. тонн черных металлов на российские порты позволило бы увеличить их доходы на \$70 млн. и налоговые отчисления государству — на \$20 млн.

Для достижения этой цели Минтранс РФ считает необходимым установить повышенные тарифы на перевозку металлов по железной дороге, повысить (до 30% таможенной стоимости товара) таможенные пошлины при прохождении металлов через иностранные порты, а также установить пунктами пропуска для экспортного металла в Северо-Западном бассейне порты Санкт-Петербург, Калининград, Выборг, Мурманск, Архангельск. Минтранс обращался с предложениями в соответствующие ведомства, которые пока не поддержали данные предложения.

Росморфлот считает, что проблема перевалки других экспортных грузов через порты России будет решена после ввода в эксплуатацию комплексов по перевалке удобрений в портах Санкт-Петербург, Новороссийск и Восточный, угольного комплекса в Усть-Луге и нефтепорта в Приморске.

В целом ситуацию с переработкой сухих грузов в морских портах России в 2000 году можно оценить как хорошую, считает В. Рукша, поскольку около 85% российских экспортных грузов в минувшем году прошли через российские порты. Это на 10% выше показателя 1999 года. «Этому результату в значительной степени способствовала согласованная и благоприятная для российских грузоотправителей тарифная политика Минтранса и МПС России», — подчеркнул глава морского ведомства. Морские порты стран Балтии и Украины в 2000 году

потеряли свыше 10 млн. тонн российских внешнеторговых грузов.

В. Рукша отметил стабильную работу АО «Мурманский морской торговый порт» (переработано 8,4 млн. тонн сухих грузов, рост составил 10,6%), АО «Калининградский морской торговый порт» (2,3 млн. тонн, 10,1%), АО «Санкт-Петербургский морской торговый порт» (15 млн. тонн, 12,2%), АО «Восточный морской торговый порт» (Приморье, 11,3 млн. тонн, 13,8%), АО «Туапсинский морской торговый порт» (3,8 млн. тонн, 5,2%).

Лидером по объемам переработки сухих и наливных грузов является АО «Новороссийский морской торговый порт», переработавшее в 2000 году 11,6 млн. тонн сухих и свыше 31 млн. тонн наливных грузов, что соответствует уровню 1999 года.

Флотом морских пароходств в 2000 году перевезено 25,9 млн. тонн грузов, из них в каботаже — 3,8 млн. тонн, в заграничии — 22,1 млн. тонн. В районы Крайнего Севера судами морских пароходств в 2000 году завезено 2,4 млн. тонн грузов, что на 0,5% превышает показатель 1999 года. В минувшем году возросли объемы перевозок в Мурманском, Северном, Приморском, Северо-Каспийском, Дальневосточном (в каботаже), Арктическом (в каботаже) морских пароходствах. В то же время снизились объемы перевозок в Новороссийском, Дальневосточном (в заграничии), Сахалинском, Камчатском, Арктическом (в заграничии) морских пароходствах.

Финансовый результат деятельности организаций морского транспорта (морские пароходства, стивидорные компании, морские администрации портов, бассейновые аварийно-спасательные управления) в 2000 году, по предварительным данным, составил 8,78 млрд. рублей и возрос по сравнению с 1999 годом на 535 млн. рублей (или на 6,4%). В целом в 2000 году число убыточных предприятий в отрасли

сократилось.

От работы транспортного флота морскими пароходствами в 2000 году получено \$210,2 млн. чистого валютного дохода, что на \$6,1 млн. ниже показателя 1999 года. При этом возросли доходы в ОАО «Мурманское морское пароходство» на \$7,2 млн., ОАО «Северное морское пароходство» — на \$6,6 млн.

Важной проблемой в отрасли является скорейшее строительство новых портовых комплексов и перевалочных мощностей.

По словам заместителя министра транспорта РФ Владимира Якунина, крупнейшими строящимися портовыми комплексами на северо-западе являются порты Приморск и Усть-Луга. В конце 2001 года в порту Усть-Луга планируется завершить строительство первой очереди угольного терминала. Что касается порта Приморск, то общий объем инвестиций, необходимых для завершения строительства, составляет \$430 млн. Основное финансирование осуществляет компания «Транснефть».

Говоря о развитии перевалочных мощностей на северо-западе России, В. Якунин сообщил, что Минтранс РФ разработал генеральную схему развития мощностей морских портов Санкт-Петербурга, согласно которой перевалочные мощности комплекса возрастут на 8 млн. тонн и составят свыше 40 млн. тонн переработки сухих и наливных грузов в год.

При этом, отметил он, «приоритеты отдачи развитию комплексов для переработки дорогостоящих и наиболее безопасных в экологическом плане грузов, в основном крупнотоннажным контейнерам, металлам, рефрижераторным грузам, а также увеличению пассажирских перевозок».

В текущем году, сказал замминистра, «намечается, в частности, пуск крупного терминала по отгрузке на экспорт 5 млн. тонн калийных удобрений в год».

Особенностью данного проекта, по словам В. Якунина, «является активное инвестиционное участие в его реализации компании «Уралкалий», крупнейшего российского производителя калийных удобрений».

По данным замминистра, в текущем году на 3 млн. тонн возрастут мощности по переработке крупнотоннажных транзитных контейнеров».

Общий объем инвестиций в развитие портовых комплексов только Санкт-Петербурга в 2001 году составит свыше \$25 млн.

Потребность России в портовых мощностях, по данным Минтранса РФ, составляет около 240 млн. тонн в год.

Несмотря на введенные в эксплуатацию в ходе реализации программы возрождения торгового флота России перегрузочные комплексы общей производительностью более 30 млн. тонн, отметил В. Якунин, пока отечественные порты не имеют возможности переработать все предъявляемые к перевозке морем грузы.

В связи с этим, часть российских внешнеторговых грузов (до 80 млн. тонн в год) перерабатывается в портах стран Балтии, Финляндии и Украины.

Росморфлот отмечает большой объем перевозки российских внешнеторговых грузов судами иностранных компаний.

По данным Росморфлота, судами иностранных компаний в 2000 году перевезено свыше 230 млн. тонн российских внешнеторговых грузов, что составляет 96% от общего объема морских перевозок.

Между тем, замминистра транспорта РФ В. Рукша отмечает, что «в бывшем СССР отечественный торговый флот перевозил 80% экспортных грузов страны и до 50% импортных грузов, поскольку государство четко защищало экономические интересы собственных перевозчиков». В настоящее время, по словам главы морского ведомства, «российский торговый флот практически отстранен от перевозок российских внешнеторговых грузов и происходит это в значительной степени по вине государства».

Если ситуация коренным образом не изменится и государство не примет защитные нормативные акты в пользу отечественных судоходных компаний, считает В. Рукша, «уже в текущем году российским морским перевозчиком достанется менее 3% российских внешнеторговых грузов».

Дедвейт морского флота России, работающего под отечественным флагом, в 2000 году сократился более чем на 10%. При этом, как заявил В. Рукша, из морских судов общим дедвейтом 11,2 млн. тонн, принадлежащих российским судоходным компаниям, почти 7 млн. тонн приходится на суда, зарегистрированные за рубежом под иностранные «удобные флаги».

По его словам, «продолжается также процесс старения флота под российским флагом, средний возраст судов превышает 19 лет и если ситуация не изменится, то к 2005 году большинство судов под российским флагом будет списаны на металлолом».

Между тем, отметил В. Рукша, средний возраст судов российских судоходных компаний, работающих под иностранным флагом, составляет не более 10 лет.

Увод судов под иностранные флаги, считает замминистра, «происходит по вполне объективным причинам». Новые современные морские сухогрузы и танкеры, пояснил глава морского ведомства, на мировом рынке стоят \$30-50 млн. Банковская система России не способна выдавать такие большие кредиты сроком на 8-10 лет. Тем более, что налоговое бремя на судоходные компании в России в 3-4 раза превышает уровень налогов в других странах.

К тому же, добавил руководитель Росморфлота, «следует учитывать, что зарубежные банки, как правило, предоставляют российским судоходным компаниям связанные кредиты с условием, что новые суда будут строиться на верфях их стран».

Таким образом, отметил В. Рукша, без решения проблем кредитования и налогообложения, а также без мощной государственной поддержки, в том числе и финансовой, «говорить о возрождении морского торгового флота России не приходится».

Государственная поддержка морского транспорта в соответствии с бюджетными назначениями на 2000 год в целом составила 745,7 млн. рублей и профинансирована полностью, сообщает Росморфлот РФ. Однако выделяемых средств недостаточно для нормального функционирования морского транспорта. На 2001 год федеральным бюджетом предусматривается 1,135 млрд. рублей на господдержку морского транспорта. В целом, по данным Росморфлота, в минувшем году в развитие морского флота инвестировано чуть более 5 млрд. рублей.

Морские пароходства России по-прежнему испытывают острый недостаток грузовой базы, подчеркивает Росморфлот. Российские судовладельцы в 2000 году приобрели 15 судов общим дедвейтом 322 тыс. тонн, для чего привлекли порядка \$230 млн. кредитов иностранных банков. В морских портах построены и введены в эксплуатацию портовые комплексы общей мощностью 5,93 млн. тонн в год и длиной причального фронта 1050 погонных метров.

Национальный морской транспортный флот России по состоянию на 1 января 2001 года состоит из 1319 морских судов общим дедвейтом 6,26 млн. тонн (сократился за год на 46 единиц 0,26 млн. тонн дедвейта). Флот девяти морских пароходств на 1 января 2001 года состоит из 226 единиц 3,03 млн. тонн дедвейта (сократился за год на 21 единицу 0,24 млн. тонн дедвейта).

Владимир СОКОЛОВ

ПЕРЕВАЛКА ТОПЛИВНЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ НОВОРОССИЙСК УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 19%

Новороссийский морской торговый порт (НМТП) в январе-марте текущего года перевалил 10,14 млн. тонн нефти и нефтепродуктов, что на 19% (на 1,64 млн. тонн) превышает аналогичный показатель 2000 года.

Как сообщили в администрации НМТП, в марте 2001 года терминал отгрузил на экспорт 3670,8 тыс. тонн топливных грузов, что на 31% больше соответствующего показателя прошлого года (в марте 2000 года объем перевалки углеводородов через нефтетерминал в Новороссийске составил 2802,3 тыс. тонн).

По данным источника, в феврале в порту было перевалено 3,505 млн. тонн сырой нефти и 165,8 тыс. тонн нефтепродуктов. Загружено 36 танкеров.

Новороссийский морской торговый порт в 2000 году отгрузил на экспорт 40 млн. 252,2 тыс. тонн нефти и нефтепродуктов.

МИНТРАНС РФ И КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ НАМЕРЕНЫ ОРГАНИЗОВАТЬ ЭКСПОРТ ЛЕСА ПО СЕВМОРПУТИ

Минтранс РФ и администрация Красноярского края в летнюю навигацию 2001 года намерены организовать крупномасштабный экспорт лесобумажной продукции из региона по реке Енисей и далее по Северному морскому пути в страны Европы.

Как сообщили в пресс-службе Минтранса РФ, для обсуждения финансовых и технических параметров данного проекта в Красноярске побывали первый заместитель министра транспорта РФ, руководитель Службы морского флота Вячеслав Рукша и заместитель министра, руководитель Службы речного флота Николай Смирнов.

Представители руководства Минтранса провели совещание в Красноярске по данному проекту с руководителями транспортного и лесопромышленного комплекса края, а также встретились с губернатором Александром Лебедем.



СОВЕТ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ СТРАН СНГ И БАЛТИИ УТВЕРДИЛ ЕДИНУЮ ТАРИФНУЮ ПОЛИТИКУ НА 2001 ГОД

Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии на очередном заседании в Ереване утвердил единую тарифную политику на 2001 год, заявил председатель дирекции Совета Анатолий Сиденко.

В первую очередь, отметил он, речь идет о единых сквозных ставках на перевозки международных транзитных грузов. По его словам, выполнение утвержденных Советом единых сквозных тарифов обязательно для всех стран, входящих в Совет, и изменения возможны лишь в сторону уменьшения тарифа.

В то же время, подчеркнул г-н А. Сиденко, каждая страна имеет полное право на своей территории устанавливать уровень тарифов, «исходя из экономической целесообразности».

В связи с этим, добавил он, принимаемые в настоящее время в России изменения в сфере регулирования тарифов на железнодорожные перевозки — это «внутреннее дело России».

Железные дороги стран СНГ и Балтии в 2000 году по сравнению с 1999 годом на 9,5% увеличили объемы грузоперевозок, сообщил председатель дирекции Совета.

Г-н А. Сиденко отметил, что Грузия, в частности, увеличила перевозки грузов по железной дороге на 31%, Казахстан — на 24,5%, Россия — на 11,1%. Объемы пассажирских перевозок в странах СНГ и Балтии возросли в среднем на 16%. Эти и другие итоги 2000 года были рассмотрены на очередном заседании Совета под председательством министра путей сообщения России 6-7 марта в Ереване.

По словам руководителя исполнительной дирекции СЖТ, в повестку дня заседания вынесены 18 вопросов, которые определят основные параметры согласованных действий железных дорог в 2001 году, в частности по совместному использованию подвижного состава, по единой тарифной политике, о реализации проекта по созданию единого информационного пространства, об упрощении схем прохождения поездов через границы.

В предварительном порядке, сказал г-н А. Сиденко, главы железнодорожных министерств рассмотрят проект концепции развития железных дорог СЖТ до 2010 года.

Железные дороги стран СНГ и Балтии создают единое информационное пространство. Единая информационная технология создается на базе Главного вычислительного центра МПС России. Целью данного проекта, по словам А. Сиденко, является обеспечение грузоперевозчиков информацией о местонахождении груза в реальном режиме времени — в течение 30-40 секунд.

По словам А. Сиденко, система уже действует и в настоящее время идет лишь отладка отдельных ее элементов.

В 2000 году Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, железнодорожные администрации, дирекция Совета провели значительную работу по координации деятельности железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне, организации совместного использования грузовых вагонов и контейнеров, укреплению технологического единства железных дорог, развитию общего информационного пространства, проведению согласованной тарифной политики в международном сообщении.



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СТРАН СНГ И БАЛТИИ

СОХРАНИЛИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Разработано и принято 15 нормативных документов, регламентирующих совместную эксплуатацию подвижного состава и контейнеров, организацию международных перевозок, научно-технического сотрудничества. В ряд действующих документов на основе опыта и развития автоматизированных систем управления внесены прогрессивные изменения и дополнения.

Все это активно способствовало обеспечению пассажирских и грузовых перевозок, повышению эффективности работы железных дорог, укреплению экономических связей государств, железнодорожные администрации которых участвуют в работе Совета, решению их экономических и социальных проблем.

В 2000 году на сети железных дорог государств-участников СНГ увеличен по сравнению с 1999 годом объем перевозок грузов на 9,9%, а грузов в контейнерах — на 26,1%. Возросли перевозки грузов на железных дорогах России, Украины, Казахстана, Грузии, Азербайджана, Узбекистана, Туркмении и Литвы.

Перевозки увеличились почти по всей учитываемой номенклатуре грузов.

Улучшено взаимодействие железнодорожных администраций в организации перевозочного процесса. В результате пропуск грузовых поездов по межгосударственным стыковым пунктам осуществлялся без задержек, снижено количество грузовых, временно отставленных от движения поездов, сокращено количество конвенционных запрещений на погрузку грузов назначением в морские порты и третьи страны.

Анатолий СИДЕНКО, председатель дирекции Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии

Систематически в установленном порядке оказывалась помощь железнодорожным администрациям по их заявкам порожними исправными вагонами принадлежности других железнодорожных администраций для отгрузки предъявляемых грузов.

Общий оборот вагона ускорен на 0,61 суток, оборот полувагона — на 0,53, цистерн — на 0,38, контейнеров — на 12,2 суток.

Улучшено выполнение графика движения пассажирских поездов.

В то же время допущен рост количества отцепленных вагонов от готовых поездов на межгосударственных стыковых пунктах, в том числе на 51% по коммерческим причинам и на 29% по нарушению таможенных требований.

Рекомендуется железнодорожным администрациям активизировать работу по дальнейшему наращиванию объемов перевозок грузов, в том числе в контейнерах, усилить контроль за соблюдением Правил подготовки подвижного состава для погрузки грузов в международном сообщении и оформления перевозочных документов. В первом полугодии 2001 года необходимо погасить задолженности за пользование грузовыми вагонами. Для чего поручается дирекции Совета организовать и провести двусторонние и многосторонние встречи уполномоченных





представителей железнодорожных администраций по вопросам урегулирования взаиморасчетов.

Считая целесообразным применение системы автоматизированного учета, контроля дислокации, анализа использования и регулирования вагонного парка государств-участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии Диспарк-Е на всех железных дорогах, предлагается создать рабочую группу в составе представителей железнодорожных администраций с участием ИВЦ ЖА и дирекции Совета, которая в марте 2001 г. рассмотрела переработанное ВНИИЖ-Том техническое задание на эту единую систему и подготовить предложения по порядку разработки и внедрению системы Диспарк-Е.

На основе накопленного опыта и предложений железнодорожных администраций будут внесены изменения и дополнения в Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, в том числе предусматривающие порядок освобождения от платы за пользование подвижным составом в случаях, когда железнодорожные администрации, которые не приняли или не сдали поезда, или не выполнили предусмотренные технологические операции с вагонами по причинам явлений стихийного характера.

Для развития конкуренции, свободного доступа к инфраструктуре железных дорог и открытости железнодорожных транспортных услуг, эффективного использования собственного подвижного состава предлагается внести изменения и дополнения в Правила курсирования и учета собственных вагонов, разрешающие собственным вагонам, зарегистрированным установленным порядком в автоматизированном банке данных, курсирование по путям общего пользования сети железных дорог государств-участников

СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии на условиях, которые имеются для вагонов инвентарного парка.

Совет рассмотрит результаты переписи контейнерного парка, проведенной 13 сентября 2000 г. на территории государств-участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров.

В связи с выявленными недостатками в учете, использовании и техническом содержании контейнеров предлагается ряд мер, направленных на их устранение. Рекомендуется железнодорожным администрациям усилить контроль за

возвратом контейнеров железнодорожным администрациям — собственникам по принадлежности, активизировать работу по оздоровлению технического состояния парка контейнеров, принять организационно-технические меры по обеспечению безусловного охвата предстоящей переписью всего контейнерного парка.

Уполномоченными представителями железнодорожных администраций до 1 мая 2001 г. должна быть рассмотрена и откорректирована методика проведения переписи и методика анализа полноты охвата контейнеров переписью.

Предусматривается утвердить изменения и дополнения в Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование универсальными контейнерами принадлежности железнодорожных администраций, касающиеся технологии расчетов за пользование контейнерами.

На заседании Совета будет рассмотрен вопрос о дальнейшем развитии автоматизированной системы расчетов за пользование грузовыми вагонами с учетом взаимодействия ее с вновь вводимыми автоматизированными системами на железных дорогах. Действующая система была введена почти пять лет назад и показала свою работоспособность, но требуется совершенствование программного обеспечения межгосударственного обмена. Принимая во внимание, что данные автоматизированной системы пономерного учета перехода вагонов используются для руководства ежедневной оперативной работой и регулирования вагонными парками по железнодорожным администрациям, предусматривается внедрить в 2001 году на сети железных дорог суточную выверку перехода вагонов по межгосударственным стыковым пунктам.

Совет рассмотрит и утвердит изменения и дополнения в Правила комплексных расчетов между железнодорожными администрациями, подготовленные для

приведения правил в соответствие с изменившимися условиями во взаимоотношениях в эксплуатационной работе железных дорог, введением новых нормативно-правовых документов в международном сообщении, повышения ответственности за своевременное ведение расчетов.

Отмечая имеющиеся отставания на железных дорогах ряда стран в выполнении капитального и депоовского ремонта грузовых вагонов и принимая во внимание прогнозируемый рост погрузки, рекомендуется железнодорожным администрациям обеспечить наращивание объемов плановых видов ремонта грузовых вагонов, снизить количество неисправных вагонов к 1 мая 2001 г. до установленных нормативов.

Рекомендуется принять представленные железнодорожными администрациями планы капитального и депоовского ремонта грузовых вагонов на 2001 год, при необходимости ввести в них коррективы исходя из требуемого обеспечения предъявляемых объемов погрузки исправным подвижным составом. Определить контрольные цифры на приобретение новых грузовых вагонов, а также основных узлов вагонов и принять меры к удовлетворению потребности в них.

Важное значение будет иметь решение о завершении перехода на новую систему технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов на основе выполненного объема работы (по пробегу). К настоящему времени на эту систему ремонта перешли железнодорожные администрации России, Латвии и Узбекистана. В 2001 году планируется переход на указанную систему ремонта железных дорог Беларуси, Казахстана, Литвы, Молдовы, Украины и Эстонии. Рекомендуется железнодорожным администрациям Азербайджана, Армении, Грузии, Киргизии, Таджикистана, Туркмении рассмотреть готовность технических средств для перевода ремонта грузовых вагонов на ремонт по новой системе и обеспечить такой переход в 2002 году.

На основе анализа опытной эксплуатации грузовых вагонов по новой системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов предусматривается разработка предложений по корректировке нормативно-технической документации, рассмотрение вопроса о целесообразности перехода на дифференцированные нормативы межремонтного пробега в зависимости от типа подвижного состава с учетом проведенной модернизации.

К 1 апреля 2001 г. подготовлен и представлен железнодорожным администрациям единый порядок перевода частных вагонов на систему ремонта по фактически выполненному объему работы (по пробегу).

Совет заслушает информацию Управления делами тарифной политики о тарифной политике железных дорог государств — участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2001 фрахтовый год.

Следует отметить, что тарифная поли-



тика железных дорог государств — участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2001 фрахтовый год разработана в соответствии с Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств — участников СНГ, принятой Советом глав правительств Содружества Независимых Государств 18 октября 1996 года. В частности, в нее внесен ряд положений, связанных с применением исключительных тарифов, порядком расчетов платежей, пересчетом швейцарского франка в доллары США. Тарифы за использование инфраструктуры железных дорог решено устанавливать на основе двусторонних соглашений.

Рекомендуется железнодорожным администрациям продолжить работу по совершенствованию согласованной тарифной системы в соответствии с Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств — участников СНГ. Шире использовать возможность применения сквозных ставок на перевозку грузов с участием железных дорог государств — участников Тарифного соглашения на взаимовыгодных условиях под конкретные контракты, объемы и маршруты перевозок, в том числе в рамках действующих двух- и многосторонних рабочих групп по тарифным вопросам.

На рассмотрение и утверждение Совета представлены изменения и дополнения в Соглашение о межгосударственном пассажирском тарифе и в Приложение к Соглашению о межгосударственном пассажирском тарифе — Межгосударственный пассажирский тариф (МГПТ). Это продиктовано необходимостью отражения и закрепления в них многих нововведений в организации пассажирских перевозок между государствами-участниками СНГ, Латвией, Литвой, Эстонией, дальнейшего повышения роли железнодорожных администраций в формировании тарифной политики на вверенных железных дорогах, а также необходимостью отмены устаревших требований, корректировки действующих и введения новых в целях обеспечения роста пассажирских перевозок, их доходности, повышения культуры обслуживания пассажиров.

Так, в Соглашении о межгосударственном пассажирском тарифе в связи с развитием организации фирменных поездов (вагонов) и пассажирских поездов (вагонов) повышенной комфортности отражены вопросы формирования железнодорожными администрациями коэффициентов фирменности для своих фирменных поездов (вагонов) и ставок платы за сервисные услуги в поездах (вагонах) повышенной комфортности (гарантированное обеспечение набором питания, предметами первой необходимости, печатной продукцией, обеспечение личной безопасности пассажира и др.).

В Приложении к Соглашению, например, закрепляется право железнодорожной администрации-собственницы устанавли-

вать другие условия оплаты за пользование специальными поездами и вагонами.

Совету представлен на утверждение План научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ железнодорожных администраций по совершенствованию эксплуатационной работы и транспортного обслуживания в международном сообщении на 2001 год.

Но предварительно будет рассмотрено выполнение Плана НИОКР на 2000 год. Почти все работы, финансировавшиеся из централизованных источников, выполнены в установленные планом сроки. Их реализация позволит повысить уровень использования и сохранности вагонов и контейнеров, расширить транспортные услуги при перевозке пассажиров, сократить трудовые и финансовые затраты при составлении расчетных документов и отчетов по оплате за пользование вагонами и контейнерами, ускорить платежи за них, обеспечить более совершенный и действенным контролем за погрузкой, транспортировкой и доставкой грузов в международном железнодорожном сообщении.

В проект Плана НИОКР на 2001 год включено 20 тем, причем, как и в предыдущие годы, внесены только актуальные темы, направленные на совершенствование эксплуатационной работы и улучшение условий перевозок пассажиров и грузов, повышение уровня использования и технического состояния вагонного и контейнерного парков.

В первом полугодии 2001 года должна быть разработана и рассмотрена Советом Концепция согласованной транспортной политики государств — участников СНГ на период до 2010 года в части железнодорожного транспорта.

В целях реализации Программы развития межгосударственной информационно-вычислительной сети железных дорог государств — участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии, в том числе на основе модернизации существующих сетей передачи данных и внедрения программных и общесистемных средств передачи данных, подготовлены и представлены Совету на утверждение: Технические требования по построению центрального и национальных узлов сети передачи данных «Инфосеть-21», Порядок формирования информационной базы межгосударственного уровня, Порядок организации обмена документами в электронном виде между дирекцией Совета по железнодорожному транспорту, железнодорожными администрациями.

Выполнение подготовленных требований при проведении работ по созданию центрального и национальных узлов сети передачи данных обеспечит формирование важнейшей части ин-

формационно-вычислительной сети на качественно новом уровне.

Создание информационной базы межгосударственного уровня обеспечит необходимые условия для решения задач, выполняемых ИВЦ ЖА, связанных с управлением перевозками, использованием вагонов и контейнеров в международном сообщении, производством всех видов ремонта вагонов, проведением ежегодных переписей грузовых вагонов и контейнеров, и другую информацию.

Введение электронного обмена документами, материалами совещаний и заседаний позволит повысить оперативность в работе, сократить почтовые и телеграфные расходы дирекции Совета и железнодорожных администраций.

В рамках Комиссии по взаимодействию железнодорожных администраций в области здравоохранения подготовлен и представлен на утверждение Совета проект Санитарных правил по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в международном сообщении. В Правилах регламентированы санитарно-гигиенические требования к оборудованию вагонов, водоснабжению, отоплению, вентиляции и кондиционированию воздуха, искусственному и естественному освещению в вагонах, гигиенические нормативы шума и вибрации в помещениях вагона, а также санитарные требования к подготовке в рейс и содержанию в пути следования пассажирских составов и вагонов-ресторанов. Их применение будет способствовать обеспечению комфортных и безопасных для здоровья пассажиров условий проезда, унифицировать порядок экипировки международных пассажирских поездов, а также соблюдению в них санитарно-эпидемиологического режима в пути следования.

На рассмотрение Совета будут представлены предложения по проведению мероприятий, приуроченных к 10-й годовшине образования СНГ и Совета по железнодорожному транспорту.

На заседании Совета будет рассмотрен и ряд других вопросов координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне.



В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧИНАЕТСЯ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО УПРОЩЕННОМУ ТАМОЖЕННОМУ ОФОРМЛЕНИЮ ГРУЗОВ

Государственный таможенный комитет (ГТК) РФ приступил к проведению в Калининградской области (Северо-Запад РФ) эксперимента по упрощенному таможенному оформлению импортных товаров, предназначенных для потребления на территории Калининградской свободной экономической зоны.

Северо-Западное таможенное управление (СЗТУ) планирует, что первоначально особый порядок декларирования (ОПД) будет действовать до 1 июля 2001 г.

В СЗТУ обратили внимание на то, что под льготный порядок оформления не попадут товары, предназначенные для переработки в Калининградской области с целью последующего вывоза на остальную территорию России.

ОПД предоставляет возможность импортерам еще до ввоза товаров в Калининградскую область направлять в таможенные органы региона предварительную неполную грузовую таможенную декларацию (ГТД). Это позволит значительно ускорить процесс оформления груза после его прихода на границу.

Груз должен прибыть в пограничный таможенный пункт в течение 15 дней с даты подачи неполной ГТД. За это время импортер обязан оформить все недостающие документы на товар — сертификаты, лицензии и т.д.

В соответствии с ОПД импортер также может подать заявку на условный выпуск ввозимого товара в период его таможенного оформления. К заявлению в отдел режимов Калининградского подразделения СЗТУ должны быть приложены свидетельство о регистрации; заключение таможи об отсутствии задолженности по уплате таможенных платежей и об отсутствии фактов привлечения заявителя к ответственности за нарушение таможенных правил; письмо-обязательство о том, что условно выпускаемые товары не будут переданы на реализацию до окончания таможенного оформления, а также оригиналы или копии имеющихся грузовых и товаросопроводительных документов, контракт и др.

Решение о возможности применения ОПД в отношении той или иной конкретной товарной партии будет приниматься таможенными органами Калининградской области в течение 10 дней.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОСНОВАХ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Правительство РФ утвердило положение об основах государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Как сообщает департамент правительственной информации (ДПИ), соответствующее постановление (№194) подписал премьер РФ Михаил Касьянов.

В соответствии с положением формирование государственной политики в области регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и рассмотрение предложений по ее совершенствованию осуществляется комиссией Правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте.

Как отмечается в сообщении ДПИ, госрегулирование тарифов на грузовые железнодорожные перевозки осу-

ществляют в пределах своей компетенции МАП РФ и МПС РФ на основании решений комиссии Правительства РФ.

В соответствии с положением введение в действие тарифов осуществляется во внутрисоюзном сообщении (в том числе на перевозки экспортно-импортных грузов по территории России, за исключением перевозок грузов в прямом международном сообщении и транзита по территории РФ) решением правления МАП РФ. В прямом международном сообщении, а также при транзите по территории России введение в действие тарифов осуществляется актами МПС, отмечается в документе.

Согласно документу, контроль за правильностью применения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки осуществляется МАП РФ.

НОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ПОЛЬШЕЙ



Николай АКСЕНЕНКО, министр путей сообщения России

Россия и Польша намерены заключить новое соглашение о пограничном железнодорожном сообщении между двумя странами. Проект этого документа был обсужден в ходе переговоров министра путей сообщения России Николая Аксенова с председателем правления, директором Польских государственных железных дорог (ПКП) Кшиштофом Целинским в Варшаве.

Как сообщили в пресс-службе МПС России, в ходе переговоров стороны обменялись информацией о структурных преобразованиях на российских и польских железных дорогах,

а также обсудили вопросы урегулирования взаиморасчетов между ПКП и МПС.

Одной из основных тем встречи стало обсуждение перспективного использования железнодорожной линии, проходящей по территории Польши в направлении г. Катовице. В настоящее время колея шириной 1520 мм (как и у российских железных дорог) активно используется для перевозки российской руды и каменного угля от станции Изов Львовской железной дороги до ст. Катовице. Протяженность линии составляет 392 км.

Также рассмотрен с заинтересованными сторонами вопрос о продлении линии Изов — Катовице до границы с Чехией. Строительство нового участка позволит ускорить сообщение между Москвой и Прагой, а в дальнейшем и с Западной Европой.

В рамках визита первый заместитель министра путей сообщения России Александр Мишарин обсудил с польской стороной вопросы создания единого информационного пространства стран-участниц Организации сотрудничества железных дорог, в которую наряду с другими странами Европы и Азии входят Россия и Польша.

В ходе переговоров определены основные принципы дальнейшего сотрудничества между железнодорожными системами связи двух стран.





ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ЛПК РОССИИ В 2000 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИСЬ НА 9%

Инвестиции в развитие предприятий ЛПК России в 2000 году составили 16,5 млрд. рублей, что на 9% превышает показатель предыдущего года, причем 80% инвестиций составляют собственные средства предприятий.

Об этом сообщил президент Союза лесопромышленников и лесозэкспортеров России (СЛЛР) Мирон Тацион на совещании по обсуждению инвестиционной программы лесопромышленного комплекса РФ на 2001-2005 годы.

Как сообщили в департаменте лесного комплекса Минпромнауки РФ, участники совещания обсудили "черновой вариант программы".

По словам г-на М.Тациона, "финансовая ситуация в ЛПК России значительно улучшилась". Так, валютная выручка в 2000 году увеличилась по сравнению с 1999 годом на 19% и составила около \$4 млрд. При этом российские компании закупили зарубежного оборудования на сумму \$600 млн. (рост по сравнению с 1999 годом составил 10%). В целом прибыль предприятий ЛПК в 2000 году увеличилась на 30%, отмечает г-н М.Тацион.

В ряде регионов страны, таких, например, как Республика Коми, Карелия, Ленинградская, Пермская, Иркутская области и Красноярский край, предприятия лесопромышленного комплекса стали прибыльными и увеличили объемы производства лесобумажной продукции.

Тем не менее, отмечалось на совещании, объемы инвестиций в развитие отрасли "пока явно недостаточны". Изношенность основных фондов крупнейших ЦБК России составляет свыше 70%, технологические линии по выпуску целлюлозы нуждаются в коренной реконструкции.

Между тем, по расчетам экспертов, на реконструкцию каждого ЦБК требуются инвестиции в объеме \$200-300 млн.

Как сообщили в СЛЛР, в работе совещания участвовали руководители ряда российских банков, в частности Внешэкономбанка и Российского банка развития.

РОСТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ЭТОМ ГОДУ БУДЕТ НА УРОВНЕ ИТОГА 2000 ГОДА

Рост промышленности России в 2001 году будет не ниже или на уровне итога 2000 года, заявил министр промышленности, науки и технологий Александр Дондуков журналистам.

По окончательным расчетам итогов 2000 года, сказал министр, рост промышленности может составить от 9,8% до 10,2%.

«Промышленный рост состоится на основе хайтека (высокие технологии — МЭ), поскольку это направление сейчас намного опережает остальные», — заявил г-н А. Дондуков.

Минпромнауки, по его словам, готово уже сейчас приступить к венчурному инвестированию лучших проектов в области высоких технологий. Он подчеркнул, что государство поменяло вектор отношений к науке и к «оборонке», в которых сосредоточена основная масса высоких технологий и уникальных

научных разработок.

По словам министра, государство будет всячески способствовать развитию высоких технологий и даже обеспечивать риски по кредитам. Государство готово финансировать около 50 лучших венчурных проектов в размере 10-15% от их расчетной стоимости.

«Научные разработки будут финансироваться на равных условиях министерством, которое одобрило эту разработку, инвестиционным фондом и конкретным инвестором», — сказал он.

Г-н А. Дондуков развеял слухи о том, что Министерство промышленности ожидают какие-то потрясения. «Это только слухи», — сказал он. — В принципе, правительство сейчас делает все для того, чтобы поднять экономику страны и здесь не важно, какое количество министерств при этом работает, а важен результат».

СРЕДНЯЯ ИЗНОШЕННОСТЬ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПРЕВЫШАЕТ 52%

Средняя степень износа основных фондов на крупных и средних предприятиях российской промышленности составляет 52,4%, в том числе по машинам и оборудованию — 66,5%. Полностью изношенными являются 19,8% фондов, в том числе 33,6% машин и оборудования.

Как сообщили в Госкомстате России, сравнительно благоприятной является ситуация в пищевой промышленности, где степень изношенности фондов составляет лишь 39,8%, в том числе по машинам и оборудованию — 42,8%. Полностью изношены здесь 11,7% фондов, включая 16,4% машин и оборудования.

Наихудшей ситуация с износом основных фондов является в химической и нефтехимической промышленности страны, где

степень износа достигает 61,0% (в том числе для машин и оборудования — 78,4%). В отрасли полностью изношены 30,6% основных фондов, в том числе 51,5% машин и оборудования.

Средний износ основных фондов в электроэнергетике России составляет 50,6% (по машинам и оборудованию — 64,9%), в топливной промышленности — 52,3% (56,7%), в черной металлургии — 52,9% (67,4%), в цветной металлургии — 49,6% (60,9%), в машиностроении и металлообработке — 55,5% (75,5%), в лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности — 51,6% (57,4%), в промышленности стройматериалов — 54,2% (71,5%), в легкой промышленности — 55,7% (73,3%).



ИНКОТЕРМС-2000

Продолжение.

Начало в «МЭ» №3, 4, 5, 6'2000.

Источник: Инкотермс-2000, публикация МТП №560/RUS-ENG ISBN 952-9815-23-9

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ТОЛКОВАНИЯ УСЛОВИЙ ПОСТАВКИ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ

CPT

CARRIAGE PAID TO

ФРАХТ/ПЕРЕВОЗКА ОПЛАЧЕНЫ ДО (... название места назначения)

Термин «Фрахт/перевозка оплачены до» означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски потери или повреждения товара, как и другие расходы после передачи товара перевозчику.

Под словом «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить само или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.

В случае осуществления перевозки в согласованный пункт назначения несколькими перевозчиками переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого из них.

По условиям термина CPT на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.

Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

А. ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА

А.1. Предоставление товара в соответствии с договором

Продавец обязан в соответствии с договором купли-продажи предоставить покупателю товар, коммерческий счет-фактуру или эквивалентное ему электронное сообщение, а также любые другие доказательства соответствия, которые могут потребоваться по условиям договора купли-продажи.

А.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Продавец обязан за свой счет и на свой риск получить любую экспортную лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это потребуется, все таможенные формальности для экспорта товара.

А.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Продавец обязан заключить за свой счет на обычных условиях договор перевозки товара до согласованного пункта в названном месте назначения по обычному маршруту и обычно принятым способом. Если такой пункт не согласован или не определен практикой подобного рода поставок, продавец может выбрать наиболее подходящий для него пункт в названном месте назначения.

Б) Договор страхования

Нет обязательств.

А.4. Поставка

Продавец обязан предоставить товар перевозчику, с которым заключен договор перевозки, в соответствии со статьей А.3., а при наличии нескольких перевозчиков первому из них для транспортировки в названном месте в установленную дату или в пределах согласованного срока.

А.5. Переход рисков

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.5. нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки в соответствии со статьей А.4.

А.6. Распределение расходов

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:

- нести все расходы, связанные с товаром, до момента его поставки в соответствии со статьей А.4., а также оплатить фрахт и все вытекающие из статьи А.3. а) расходы, включая расходы по погрузке товара и выгрузке его в месте назначения, которые согласно договору перевозки возлагаются на продавца, и
- оплатить, если это потребуется, все расходы, связанные с выполнением таможенных формальностей для экспорта, как и другие пошлины, налоги и прочие сборы, подлежащие оплате при экспорте товара, и расходы, связанные с его транзитной перевозкой через третьи страны, в случаях, когда эти расходы согласно договору перевозки возлагаются на продавца.

Б. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ

Б.1. Уплата цены

Покупатель обязан уплатить предусмотренную договором купли-продажи цену товара.

Б.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Покупатель обязан за свой счет и на свой риск получить любую импортную лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это потребуется, все таможенные формальности для импорта товара и для его транзитной перевозки через третьи страны.

Б.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Нет обязательств.

Б) Договор страхования

Нет обязательств.

Б.4. Принятие поставки

Покупатель обязан принять поставку товара сразу после его доставки в соответствии со статьей А.4. и получить товар от перевозчика в названном месте.

Б.5. Переход рисков

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки в соответствии со статьей А.4.

Покупатель обязан — при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7. — нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или даты окончания зафиксированного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

Б.6. Распределение расходов

Покупатель обязан в соответствии с положениями статьи А.3.а):

- нести все расходы, связанные с товаром, с момента его доставки в соответствии со статьей А.4., и
- нести все расходы и сборы, связанные с товаром во время его транзитной перевозки до прибытия в согласованное место назначения, за исключением случаев, когда они согласно договору перевозки возлагаются на продавца, и
- оплатить расходы по выгрузке товара, за исключением случаев, когда они согласно договору перевозки возлагаются на продавца, и
- нести все дополнительные расходы вследствие невыполнения им обязанности дать надлежащее извещение в соответствии со статьей Б.7. с момента истечения согласованной даты или с окончания согласованного срока для поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора, и
- оплатить, если это потребуется, все пошлины, налоги и другие сборы, а также расходы на выполнение таможенных формальностей, подлежа-



А.7. Извещение покупателю

Продавец обязан известить покупателя достаточным образом о том, что товар поставлен в соответствии со статьей А.4., а также направить покупателю любое другое извещение, требующееся ему для осуществления обычно необходимых мер для получения товара.

А.8. Доказательства поставки, транспортные документы или эквивалентные электронные сообщения

Продавец обязан предоставить покупателю за свой счет обычный транспортный документ или транспортные документы (например, оборотный коносамент, необоротная морская накладная, доказательство о перевозке внутренним водным транспортом, воздушная накладная, накладная железнодорожного или автомобильного сообщения или накладная смешанной перевозки) в соответствии со статьей А.3.

В случае, если продавец и покупатель договорились об использовании средств электронной связи, упомянутые выше документы могут быть заменены эквивалентными электронными сообщениями (EDI).

А.9. Проверка — упаковка — маркировка

Продавец обязан нести расходы, связанные с проверкой товара (например, проверкой качества, размеров, веса, количества), необходимой для поставки товара в соответствии со статьей А.4. Продавец обязан за свой счет обеспечить упаковку (за исключением случаев, когда в данной отрасли торговли принято обычно отправлять обусловленный контрактом товар без упаковки), необходимую для организуемой им перевозки товара. Упаковка должна быть маркирована надлежащим образом.

А.10. Другие обязанности

Продавец обязан по просьбе покупателя оказать последнему за его счет и на его риск полное содействие в получении любых документов или эквивалентных им электронных сообщений (помимо названных в статье А.8.), выдаваемых или используемых в стране отправки и/или в стране происхождения товара, и которые могут потребоваться покупателю для импорта товара или, в случае необходимости, для его транзитной перевозки через третьи страны.

Продавец обязан обеспечить покупателя всей информацией, необходимой для осуществления страхования.

щие оплате при импорте товара, и, в случае необходимости, для его транзитной перевозки через третьи страны, если они не включены в расходы договора перевозки.

Б.7. Извещение продавцу

В случае, если покупатель вправе определить срок отправки товара и/или пункт назначения, он должен надлежащим образом известить об этом продавца.

Б.8. Доказательства поставки, транспортные документы и эквивалентные электронные сообщения

Покупатель обязан принять предусмотренный статьей А.8. транспортный документ, если он соответствует условиям контракта купли-продажи.

Б.9. Осмотр товара

Покупатель обязан нести расходы, связанные с любым предпозвоначальным осмотром товара, за исключением случаев, когда такой осмотр требуется властями страны экспорта.

Б.10. Другие обязанности

Покупатель обязан нести все расходы и оплачивать сборы, связанные с получением документов или эквивалентных им электронных сообщений, как это предусмотрено в статье А.10., а также возместить расходы продавца, понесенные последним вследствие оказания им помощи покупателю.

CIP**CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO****ФРАХТ/ПЕРЕВОЗКА И СТРАХОВАНИЕ ОПЛАЧЕНЫ ДО (... название места назначения)**

Термин «Фрахт/перевозка оплачены до» означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски и любые дополнительные расходы до доставки таким образом товара. Однако по условиям CIP на продавца также возлагается обязанность по обеспечению страхования от рисков потери и повреждения товара во время перевозки в пользу покупателя. Следовательно, продавец заключает договор страхования и оплачивает страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина CIP от продавца требуется обеспечение страхования с минимальным покрытием.

В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования.

Под словом «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить самому или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.

В случае осуществления перевозки в пункт назначения несколькими перевозчиками переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого перевозчика.

По условиям термина CIP на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.

Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки

А. ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА**А.1. Предоставление товара в соответствии с договором**

Продавец обязан в соответствии с договором купли-продажи предоставить покупателю товар, коммерческий счет-фактуру или эквивалентное ему электронное сообщение, а также любые другие доказательства соответствия, которые могут потребоваться по условиям договора купли-продажи.

А.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Продавец обязан за свой счет и на свой риск получить любую экспортную лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это потребуются, все таможенные формальности для экспорта товара.

А.3. Договоры перевозки и страхования**А) Договор перевозки**

Продавец обязан заключить за свой счет на обычных условиях договор перевозки товара до согласованного пункта в названном месте назначения по обычному маршруту и обычно принятым способом. Если такой пункт не согласован или не определен практикой подобного рода поставок, продавец может выбрать наиболее подходящий для него пункт в названном месте назначения.

Б) Договор страхования

Продавец обязан обеспечить за свой счет — как это согласовано в договоре купли-продажи — страхование груза на условиях, позволяющих покупателю или другому лицу, обладающему страховым интересом, обратиться непосредственно к страховщику, а также предоставить покупателю страховой полис или иное доказательство страхового по-

Б. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ**Б.1. Уплата цены**

Покупатель обязан уплатить предусмотренную договором купли-продажи цену товара

Б.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Покупатель обязан за свой счет и на свой риск получить любую импортную лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это потребуются, все таможенные формальности для импорта товара и для его транзитной перевозки через третьи страны.

Б.3. Договоры перевозки и страхования**А) Договор перевозки**

Нет обязательств.

Б) Договор страхования

Нет обязательств.



крытия.

Страхование должно быть произведено у страховщика или в страховой компании, пользующейся хорошей репутацией, и если нет специальных соглашений о противоположном, то страхование должно быть произведено в соответствии с минимальным покрытием согласно условиям Института по разработке грузовых терминов /Institute Cargo Clauses/ (Объединение лондонских страховщиков /Institute of London Underwriters/) или любого подобного сборника договорных статей. Продолжительность страхового покрытия должна соответствовать статьям Б.4 и Б.5. По требованию покупателя и за его счет продавец обязан произвести страхование от военных рисков, забастовок, мятежей и других гражданских волнений, если это возможно. Страхование должно покрывать, как минимум, предусмотренную в договоре купли-продажи цену плюс 10% (т.е. 110%) и должно быть заключено в валюте договора купли-продажи.

А.4. Поставка

Продавец обязан поставить товар перевозчику, с которым заключен договор перевозки в соответствии со статьей А.3., а при наличии нескольких перевозчиков первоначально для транспортировки в согласованный пункт в названном месте назначения в установленную дату или в пределах согласованного срока.

А.5. Переход рисков

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.5. нести все риски потери или повреждения товара до момента, когда он будет поставлен в соответствии со статьей А.4.

А.6. Распределение расходов

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:

- нести все расходы, связанные с товаром, до момента его поставки в соответствии со статьей А.4., а также оплатить фрахт и все вытекающие из статьи А.3.а) расходы, включая расходы по погрузке товара и любые расходы по выгрузке его в месте назначения, которые согласно договору перевозки возлагаются на продавца, и
- оплатить расходы по страхованию, вытекающие из статьи А.3.а), и
- оплатить, если это потребуется, расходы, связанные с выполнением таможенных формальностей для экспорта, как и другие пошлины, налоги и прочие сборы, подлежащие оплате при экспорте товара, и расходы, связанные с его транзитной перевозкой через третьи страны, в случаях, когда они согласно договору перевозки возлагаются на продавца.

А.7. Извещение покупателю

Продавец обязан известить покупателя достаточным образом о том, что товар поставлен в соответствии со статьей А.4., а также направить покупателю любое другое извещение, требующееся ему для осуществления обычно необходимых мер для получения товара.

А.8. Доказательства поставки, транспортные документы или эквивалентные электронные сообщения

Продавец обязан предоставить покупателю за свой счет обычный транспортный документ или транспортные документы (например, оборотный коносамент, необоротную морскую накладную, доказательство о перевозке внутренним водным транспортом, воздушную накладную, накладную железнодорожного или автомобильного сообщения или накладную смешанной перевозки) в соответствии со статьей А.3.

В случае, если продавец и покупатель договорились об использовании средств электронной связи, упомянутые выше документы могут быть заменены эквивалентными электронными сообщениями (EDI).

А.9. Проверка — упаковка — маркировка

Продавец обязан нести расходы, связанные с проверкой товара (например, проверкой качества, размеров, веса, количества), необходимой для поставки товара в соответствии со статьей А.4.

Продавец обязан за свой счет обеспечить упаковку (за исключением случаев, когда в данной отрасли торговли принято обычно отправлять обусловленный контрактом товар без упаковки), необходимую для организации им перевозки товара. Упаковка должна быть маркирована надлежащим образом.

А.10. Другие обязанности

Продавец обязан по просьбе покупателя оказать последнему за его счет и на его риск полное содействие в получении любых документов или эквивалентных им электронных сообщений (помимо названных в статье А.8.), выдаваемых или используемых в стране отправки и/или в стране происхождения товара, которые могут потребоваться покупателю для импорта товара, или, в случае необходимости, для его транзитной перевозки через третьи страны.

Продавец обязан обеспечить покупателя всей информацией, необходимой для осуществления любого дополнительного страхования.

КОММЕНТАРИИ К КОДЕКСУ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

Редакция газеты
"Морские вести России" предлагает
книгу "Комментарии к КТМ РФ"

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

Б.4. Принятие поставки

Покупатель обязан принять поставку товара сразу после его доставки в соответствии со статьей А.4. и получить товар от перевозчика в названном месте назначения.

Б.5. Переход рисков

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки в соответствии со статьей А.4.

Покупатель обязан — при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7. — нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или даты окончания зафиксированного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

Б.6. Распределение расходов

Покупатель обязан с учетом оговорок статьи А.3.а):

- нести все расходы, связанные с товаром, с момента его доставки в соответствии со статьей А.4., и
- нести все расходы и сборы, связанные с товаром во время его транзитной перевозки в место назначения, за исключением случаев, когда они согласно договору перевозки возлагаются на продавца, и
- оплатить расходы по выгрузке товара, за исключением случаев, когда они согласно договору перевозки возлагаются на продавца, и
- нести все дополнительные расходы вследствие невыполнения им обязанности дать надлежащее извещение в соответствии со статьей Б.7. с момента истечения согласованной даты или окончания согласованного срока для отгрузки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора, и
- оплатить, если это потребуется, все пошлины, налоги и другие сборы, а также расходы на выполнение таможенных формальностей, подлежащих оплате при импорте товара, и, в случае необходимости, для его транзитной перевозки через третьи страны — если они не включены в расходы договора перевозки.

Б.7. Извещение продавцу

В случае, если покупатель вправе определить срок отправки товара и пункт назначения, он должен надлежащим образом известить об этом продавца.

Б.8. Доказательства поставки, транспортные документы и эквивалентные электронные сообщения

Покупатель обязан принять предусмотренный статьей А.8. транспортный документ, если он соответствует условиям контракта купли-продажи.

Б.9. Осмотр товара

Покупатель обязан нести расходы, связанные с любым предпоставочным осмотром товара, за исключением случаев, когда такой осмотр требуется властями страны экспорта.

Б.10. Другие обязанности

Покупатель обязан нести все расходы и оплачивать сборы, связанные с получением документов или эквивалентных им электронных сообщений, как это предусмотрено в статье А.10., а также возместить расходы продавца, понесенные последним вследствие оказания им помощи покупателю.

Покупатель обязан обеспечить продавца всей информацией, необходимой для осуществления дополнительного страхования.

(Продолжение в следующем номере)

НА СТРАЖЕ ВАШЕГО ГРУЗА

Ваш начальник занимается грузоперевозками. У него нет времени прочитывать специальную литературу. Но есть вы.

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНО

каталог и расскажите ему о новейших, современных запорно-пломбировочных устройствах (ЗПУ) концерна "Страж". Рассчитайте

ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ПРИБЫЛЬ ДЛЯ ВАШЕЙ КОМПАНИИ

Начальник это оценит. Возможно Вас ждет
И ПОВЫШЕНИЕ ЗАРПЛАТЫ.

Все зависит от Вас.

Тел.: (095) 372-3081, 765-0055
Факс: (095) 376-1285, 760-8754
E-mail: strazh@cityline.ru
www.strazh.ru



ИНЖЕНЕРНО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ
КОНЦЕРН

УВАЖАЕМЫЕ СНАБЖЕНЦЫ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ!

**НАШИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ ВЫПУСКАЮТСЯ
И ВСЕГДА ЕСТЬ В НАЛИЧИИ ПРОКЛАДКИ
БЛОКА СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ:**

Зд-6

6-ч 18/22 тн

(в комплекте с прокладкой
выхлопного коллектора)

6-ч 12/14

4-ч 10,5/13

4-ч 9,5/11

4-ч 8,5/11

**ЗАЯВКИ
НАПРАВЛЯЙТЕ
И ОБРАЩАЙТЕСЬ
ЗА СПРАВКАМИ
ПО АДРЕСУ:**

г. Астрахань, 414038,
пер. Больничный, 5.
Телефон/факс:
(851-2) 58-04-40

С уважением,
предприниматель

РЕШЕТНИКОВ В. В.



4 Международная специализированная выставка транспорт+логистика

2 10-13 октября 2001 г.

Украина. Киев
Национальный комплекс
"Экспоцентр Украины"
(бывшая ВДНХ)

Организаторы:

Министерство транспорта Украины
Государственный комитет
промышленной политики Украины
Ассоциация украинских производителей
автомобилей "Укравтопром"
Компания "АВТОЭКСПО" (Украинский
промышленно-инвестиционный
концерн)
При поддержке Национального
комплекса "Экспоцентр Украины"

Автобусный экспресс-маршрут от станции метро «Дворец «Украина»

За информацией и заявками на участие обращаться в компанию «АВТОЭКСПО»
Тел.: +38 (044) 239-2708, 239-2709, 239-2704
Факс: +38 (044) 239-2715, 239-2714
E-mail: ae@upi.com.ua
www.autoexpo.rel.com

AUTOEXPO

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО

АВТОЭКСПО



UA



Некоторые выступления участников общего собрания Российской ассоциации международных экспедиторов, состоявшегося 16 февраля в Москве

НЕВЫНОСИМОЕ БРЕМЯ МОНОПОЛИЗМА

Взаимоотношения МПС с экспедиторами с каждым годом все обостряются. Если ничего не предпринять сегодня, то завтра Россия лишится на железнодорожном транспорте средних и мелких экспедиторов. Останется несколько крупных транспортных корпораций, собственной сферой влияния и осуществляющих перевозку только массовых грузов. Конкуренции не будет!

Проблема конкурентоспособности отечественных компаний на российском и международном экспедиторском рынке во многом связана с наличием внутренних разногласий между участниками транспортного процесса. В основном это касается работы экспедиторов на железных дорогах, так как именно здесь их правовое положение определяет Министерство путей сообщения РФ.

Сказать, что отношения с МПС сложные — значит не сказать ничего. Они тяжелые. На это указывает тот факт, что в 2001 году договоры с ЦФТО МПС на перевозку экспортно-импортных и транзитных грузов заключили 90 экспедиторов, из которых только 10 — члены РАМЭ. Причины разные, но основная причина — монополизм МПС в области экспедирования грузов на железных дорогах, который позволяет ему диктовать свои условия. Приведу следующий пример: сейчас в недрах МПС подготовлен проект постановления правительства о создании операторских компаний. Под понятием операторская компания министерство понимает помимо прочего и экспедиторскую деятельность. Одновременно в министерстве заявляют, что операторскую деятельность должно лицензировать исключительно МПС, приводя критерии и порядок лицензирования, характер которого, как легко догадаться, практически запретительный.

Монополизм в деятельности МПС легко проследить и по тем договорам, которые вынуждены подписывать экспедиторы. В середине прошлого года ЦФТО МПС в одностороннем порядке изменил условия договоров между МПС и экспедиторами, куда был введен ряд пунктов, три из которых оказались наиболее болезненными для средних и мелких экспедиторов. В соответствии с этим договором экспедитор должен иметь гарантированный объем перевозок не менее 150 тыс. тонн в месяц. В стоимостном измерении, если считать по наиболее дешевому грузу и дешевой перевозке, это составляет порядка \$1,5 млн. Следующий пункт принуждает вносить предоплату за перевозки за 15 дней до начала отгрузки или, как там записано, «при подаче заявки на очередной месяц заявка должна быть обеспечена денежными средствами». Реально проходит около месяца до фактической отгрузки груза, а то и более. В результате деньги

зависают на счетах МПС на этот период. А деньги не малые — при оплате за экспортные перевозки экспедитор проплачивает порядка \$80 млн. ежемесячно.

И третий пункт договора — расчет должен производиться только через централизованный счет МПС, а сверх объемов и денег — на железной дороге. А это неизбежная путаница, потеря времени, лишние расходы и стабильное кредитование МПС.

По этому поводу многие из экспедиторских фирм обращались в РАМЭ с просьбой решить проблему договоров. Ассоциация сделала запрос в МПС на предмет соответствия договоров антимонопольному законодательству. Министерство путей сообщения ответило отказом в пересмотре указанных пунктов. МАП возбудило дело по нарушению антимонопольного законодательства, по которому состоялся ряд судебных заседаний в рамках МАП. 29 января МАП приняло решение о том, что действия МПС не соответствуют антимонопольному законодательству, и выдало ему соответствующее предписание.

По сведениям информированных источников, МПС не собирается выполнять предписание, но и мы не собираемся останавливаться на достигнутой отметке и будем дальше продолжать судиться. Но теперь судиться будет уже не РАМЭ, а МАП и МПС и надо отметить, что настрой антимонопольного министерства в этом деле очень жесткий. Соответствующее письмо было направлено и в Правительство РФ.

Однако затронутый вопрос нельзя рассматривать только в рамках указанных трех пунктов договора. Выиграв сейчас процесс против МПС, мы можем вместо 15 получить 30 дней предоплаты. И опять новые судебные разбирательства. Вопрос нужно решить кардинально и по-другому. Только тогда мы получим общественное признание экспедитора, как действующего игрока на рынке транспортных услуг.

Как это сделать? В первую очередь можно начать действовать по месту своей регистрации. Известно, что договор между железной дорогой и грузоотправителем/грузополучателем — договор публичный, если не впадать в юридические тонкости. Этот договор строится на основе закона по железнодорожному транспорту и устава железных дорог. Все нормы, записанные в этом уста-



Сергей ЛОПАРЕВ,
заместитель директора
Ассоциации экспедиторов
России

ве, распространяются на взаимоотношения грузоотправителя и железной дороги. В частности, в статье 36 записано, что датой платежа является дата приема грузов к перевозке. МПС заявляет, что этот договор распространяется только на грузоотправителя и железную дорогу. Наша позиция заключается в том, чтобы признать договор между экспедитором и железной дорогой тоже публичным, тогда на экспедиторов будут распространяться все те нормы, которые записаны в законе о железнодорожном транспорте, в Транспортном уставе железных дорог.

Поэтому, если есть возможность и силы, обратитесь в суд по месту своей регистрации и добейтесь признания вашего договора между экспедитором и железной дорогой публичным. Тогда МПС не сможет заниматься самостоятельным нормотворчеством, ухудшать эти условия работы экспедиторов. Экспедитор действует по поручению своего клиента — грузоотправителя, на его средства и поэтому на него должны также распространяться условия Транспортного устава железных дорог.

Второй вопрос, который хотелось бы затронуть сегодня, — это реформа железнодорожного транспорта. В ноябре 2000 года состоялось заседание правительства по этому вопросу. Концепция, которая была разработана в недрах МПС, не была принята. Правительством РФ принято решение по созданию органа, регулирующего уровень железнодорожных тарифов. Однако сегодня это практически не реализуемо, т.к. вся информационная база находится в МПС, а для ее автономного существования отсутствуют кадры. Поэтому было решено временно передать все полномочия по данному вопросу специальной правительственной комиссии по транспортной политике, возглавляемой вице-премьером Виктором Христенко. Членами этой комиссии являются министры.

Комиссия заседает примерно раз в две недели. Сначала рассматриваются принципиальные вопросы, порядок и условия предоставления льготных тарифов на жд. транс-



порте. Предлагается следующий порядок: скидки должны быть для всех одинаковые, они должны предоставляться только от объема и от предоплаты, разработаны соответствующие шкалы. Также довольно остро стоит вопрос о понижении экспортного тарифа до внутреннего. Железная дорога проходит по территории России, соответственно все затраты рублевые. У МПС сверстан определенный баланс, по которому на разнице между экспортным и внутренним тарифом будет предложено ввести экспортную пошлину на конкретные товары.

Сейчас определяется экспортный тариф, который будет плавающий в зависимости от расстояния перевозки. Эта система будет более прозрачной для федерального бюджета, чем та, когда все деньги от экспортного тарифа сразу попадают в МПС и неизвестно куда тратятся.

В данном случае все деньги через экспортную пошлину таможня заберет в федеральный бюджет, и потом по заявке МПС будут выдаваться соответствующие дотации на инвестиции в МПС, в т. ч. на покрытие убытков пассажирского транспорта и др.

УСТЬ-ИЛИМСКИЙ ЛПК ПОСТРОИТ КАРТОННУЮ ФАБРИКУ СТОИМОСТЬЮ \$308 МЛН.

АО «ПО Усть-Илимский лесопромышленный комбинат», крупнейший производитель целлюлозы в Иркутской области, намерено построить картонную фабрику стоимостью \$308 млн.

Как сообщили на предприятии, проект строительства фабрики по выпуску картона двух видов — топлайнера (с белой гладкой поверхностью) и крафлайнера (гофрированный) — подготовлен «Гипробумом» (Санкт-Петербург).

Проект предполагает переход на точное производство целлюлозы. Срок окупаемости проекта — 4,9 года.

Планируется, что чистая прибыль фабрики составит \$26,6 млн. в год, рентабельность производства — 41,3%.

Как отмечают на УИЛПК, проект картонного производства требует дальнейшей проработки. Председатель совета директоров общества Николай Макаров считает, что его реализация станет реальностью после повышения инвестиционной привлекательности предприятия, такая задача поставлена перед командой менеджеров.

По итогам 2000 года УИЛПК увеличил объем товарной продукции на 63% по сравнению с аналогичным показателем 1999 года — до 5 млрд. 12,4 млн. рублей.

Кроме того, предприятие вышло почти на 100% использование мощностей по выпуску товарной целлюлозы и произвело 506,3 тыс. тонн этой продукции (рост на 10,6%). Объем выпуска деловой древесины вырос в 2,12 раза — до 2 млн. 256,2 тыс. кубометров, пиломатериалов — на 6,6% — до 24,4 тыс. кубометров, шпал — на 44,5% — до 44,5 тыс. штук.

В состав АО «ПО УИЛПК» входят целлюлозный завод, Илимская лесоперерабатывающая база, Илимское лесоперерабатывающее предприятие, 7 лесозаготовительных предприятий, механический завод, автотранспортное предприятие.

Основными акционерами АО «ПО Усть-Илимский лесопромышленный комбинат» являются «Иркутскэнерго», мэрия Усть-Илимска, ЗАО «Промышленно-финансовый холдинг», ООО «Континентал групп», ООО «Континентал продукт» (Москва).



ГТК ГОТОВ

К КОНСТРУКТИВНОМУ ДИАЛОГУ



Андрей КОРОВИН,
зам. начальника Главного
управления организации
таможенного контроля ГТК РФ

Современные условия рынка требуют от таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности большей координации их деятельности, а в цепочке организаций, задействованных в процессе доставки товара от отправителя к получателю, немаловажное значение имеют предприятия-посредники. И среди последних особое место занимают экспедиторские организации как организации, преследующие не только коммерческий интерес, но и реально способствующие ускорению товарооборота и процессу таможенного оформления, тем самым оказывая содействие таможенным органам.

В условиях, диктуемых законами рыночной экономики, вряд ли возможна нормальная внешнеэкономическая деятельность без координации всех задействованных в этой деятельности участников. В том числе таможенных органов и экспедиторов.

На одном из заседаний Консультативного совета по таможенной политике представителями РАМЭ была высказана мысль, кото-

рую также разделяет ГТК, что экспедиторы и таможенные органы, к сожалению, в настоящее время удалены друг от друга.

ГТК со своей стороны поддерживает деятельность РАМЭ на устранение подобных пробелов. В качестве положительного примера начала нашей совместной деятельности хотелось бы отметить, что методы общения власти в лице ГТК России и некоммерческих организаций в лице РАМЭ, которая сейчас превращается в АЭР, приобрели цивилизованный характер в виде конструктивного диалога: РАМЭ выходит в ГТК России с конкретными предложениями о сотрудничестве и имеет возможность реализовать эти предложения.

Относительно первых, пока еще небольших, практических результатов такого сотрудничества можно отметить разработанный ассоциацией проект соглашения между ГТК и РАМЭ о взаимодействии в таможенном деле. В настоящее время он принят за основу, в нем сохранены все основные положения, он прошел согласование в ГТК и с незначительными замечаниями направлен в РАМЭ на утверждение.

Цель соглашения — установление рамок нашего сотрудничества и формирование правовой основы совместной деятельности ГТК и РАМЭ в рассмотрении различных проектов нормативных актов и активное участие специалистов РАМЭ в этом процессе. Таким образом, сделан первый важный шаг сотрудничества. Со стороны ГТК подобная работа РАМЭ будет всячески поддержана, и надеемся, что увидим результаты в ближайшее время.

ГТК России считает возможным осуществление дальнейшего сотрудничества в рамках соглашения уже с Ассоциацией экспедиторов России и надеется на взаимопонимание. ГТК заинтересован в общении с АЭР, которая бы объединяла не только гигантов экспедиторской деятельности, но и представляла бы интересы мелких участников, в едином лице всю экспедиторскую отрасль и проводила единую политику. В этом смысле вступление других ассоциаций в АЭР представляется целесообразным и логичным продолжением развития экспедиторской деятельности в России.

РОССИЯ НА ПОРОГЕ ВТО:

Система организации транспортных потоков тесно увязана и зависит от уровня развития экономики, которая сегодня во многом подвешена на тонкую нить нефтяного экспорта. В конце 2000 г. уже намечилось постепенное затухание благоприятной внешней конъюнктуры, которая стала главным фактором экономического скачка отечественной экономики в прошлом году.

Рано или поздно благоприятная конъюнктура может измениться, цены на нефть в настоящий момент спустились со своих пиковых уровней, а с другой стороны, имеющиеся признаки замедления развития экономики США и ряда других стран создают угрозу снижения мировых цен на сырье.

Руководители отечественной экономики, внешней торговли и транспорта играют пассивную роль в этом процессе, поскольку никаких новых товарных ниш наша экономика завоевать пока не смогла.

Можно напомнить активное противодействие поставкам рулонной стали на американский рынок, а почему, являясь основным поставщиком природного газа в европейские страны, отечественная экономика не может диктовать выгодные для страны условия и цены? Может быть, причина в недостаточной степени интеграции с мировой экономикой, сказываются последствия длительной изоляции и развития по собственному пути, а также отсутствуют предложения по альтернативным транспортным потокам основных видов экспорта, позволяющие проводить независимую и экономически обоснованную политику в международной торговле. Одним из первых шагов по решению этих проблем может явиться присоединение нашей страны к Всемирной торговой организации (ВТО), которая регулирует более 90% мировой торговли.

В случае такого присоединения деятельность транспорта будет определяться действующим в странах ВТО Генеральным соглашением по тарифам и торговле и могут быть получены следующие выгоды:

- устранение дискриминации в мировой торговле и оказание транспортных услуг, убытки от которой оцениваются ежегодно величиной \$3-4 млрд.;
- использование механизма ВТО для решения конфликтных споров, удерживая торговых партнеров и грузоотправителей от произвольных односторонних решений;
- внедрение в российское законодательство стабильных и предсказуемых правил для экономических операторов;
- использование единых транспортных тарифов в 140 странах — членах ВТО, что существенно повышает эффективность принимаемых коммерческих решений;
- учет интересов России при разработке правил международной торговли и оказание транспортных услуг, в первую очередь правил поставки энергоносителей, что определяет состояние отечественной экономики;
- ускорение интеграционных процессов в создании единого экономического и

нас ждут проблемы

или

радужные перспективы

транспортного пространства со странами СНГ, поскольку эти процессы идут крайне медленно из-за различных подходов в этих странах к защите своих интересов.

При этом будет несколько ограничен суверенитет страны в проведении торговой и транспортной политики, но уже сегодня имеется и действует целый ряд подобных международных ограничений, особенно в области транспорта. Защита отечественных производителей и грузоперевозчиков останется в руках государства, но действовать придется в рамках правил ВТО. Надо учитывать, что после присоединения к ВТО не будет возможности закрытия внутреннего рынка, в том числе и оказания транспортных услуг, от зарубежных компаний. Это накладывает особую ответственность на отечественные транспортные и экспедиторские компании. Таким образом, присоединение к ВТО явится обоюдоострым оружием, которым надо умело воспользоваться с выгодой для отечественной транспортной системы.

Опыт работы представленных на выставке экспедиторских компаний показывает, что эта форма бизнеса успешно развивается и становится неотъемлемой частью транспортной системы. Главным направлением в ее развитии стал переход от разо-

вых операций по перевозкам к полному комплексному транспортно-экспедиторскому обслуживанию, когда грузовладелец получает весь объем экспедиторских услуг, осуществляемых при доставке грузов по методу «от двери до двери» и «точно в срок». Мешает добиться реализации этих принципов малоэффективность действующей законодательной базы и четких требований по оплате транспортных услуг грузовладельцами, поскольку нельзя делать экспедитора «крайними» в этом вопросе, а в действующем законодательстве четко не оговорено, что наличие экспедитора не освобождает грузоотправителя от обязанности платить за перевозку.

В развитии транспортных грузопотоков значительная роль отводится таможене. Таможенный контроль вполне может осуществляться методами, не препятствующими росту товарных грузопотоков. Это возможно при приоритетном развитии информационных технологий и реализации большинства конвенций ВТО. Разрабатываемый в данный момент новый Таможенный кодекс должен учитывать данное мнение транспортников и экспедиторов.

Константин СУВОРОВ



Редакция газеты «Морские вести России»
предлагает книгу-календарь

ФЛОТ РОССИИ ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

История отечественного флота является неотъемлемой частью многовековой истории нашего государства, и каждый ее день отмечен тем или иным событием. Большинство из них кануло в Лету, о некоторых известно только профессиональным историкам и флотским знатокам, а о наиболее значительных исторических событиях знает большая часть страны. Конкретные даты запоминаются меньше. В то же время интересно узнать, что произошло в российском флоте в тот или иной конкретный день года.

В этом Вам помогут 528 полноцветных страниц книги «Флот России день за днем».



По вопросам приобретения книги обращайтесь по адресу:
103775, Москва, ул. Петровка, д.3/6,
тел./факс (095) 927-86-68, 921-30-04

НВ

Редакция газеты
«Морские вести России»

предлагает

Таможенный кодекс РФ с пострейными материалами

Уникальное по полноте материала издание. Подобного рода Сборник выходит в России впервые. Книга выпущена под общей редакцией ведущего специалиста по таможенному праву России доктора юридических наук, профессора **А. Н. Козырина**. В Сборник вошло около 1000 нормативных актов и документов. Многие документы публикуются впервые.

Материалы к конкретной статье Таможенного кодекса приводятся в следующей последовательности:

- Конституция РФ,
- федеральные конституционные законы,
- федеральные законы,
- указы Президента РФ,
- постановления Правительства РФ,
- правовые акты, принятые ГТК России и другими таможенными органами,
- судебная практика.

Пострейные материалы включают также международные договоры и соглашения, к которым присоединилась Российская Федерация.

Заявки направлять:

103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.

Тел./факс (095) 927-86-68, 921-30-04

E-mail: morvesti@cityline.ru

<http://www.rtcom.spb.ru/morvesti>

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

В рамках выставки «ТрансУкраина 2001. КОМПАС 135»
Одесса. Выставочный комплекс морского вокзала
17-18 октября 2001 года.



«ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ГРУЗОВОГО И ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ»

ОРГАНИЗАТОР



ОРГКОМИТЕТ

Пер. Сабанский, 1, оф. 2,
Одесса, 65014, Украина
Тел. +38 0482 210 592, 226 319,
факс +38 0482 250 966
E-mail: exhibit2@sudohodstvo.com
WEB-SITE: WWW.SUDOHODSTVO.COM

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА



ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ:

- Будущее развития международных перевозок в Юго-Восточной и Восточной Европе
- Европейская транспортная инфраструктура (автомобильного, железнодорожного, авиационного, морского, речного и трубопроводного транспорта)
- Реформы в экономике перевозок и государственных структурах, отвечающих за развитие транспорта
- Новые транспортные технологии
- Развитие мультимодальных перевозок, транспортных связей и инфраструктуры

ПРИГЛАШАЮТСЯ К УЧАСТИЮ

- Руководители государственных и коммерческих организаций
- Руководители судоходных, судостроительных, железнодорожных, авиационных, автомобильных компаний и портов
- Управляющие банков и страховых компаний
- Руководители транспортно-экспедиторских компаний
- Ученые, преподаватели и студенты

ВСЕ О МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ

В 2001 году выйдет справочник
«Морские порты России»/«Sea ports of Russia».

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

ЦЕЛЬ – предоставить деловую информацию по каждому порту страны.

В справочнике будет собрана необходимая информация по:

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

Справочник будет иллюстрирован картами, схемами портов.

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

Уважаемые господа!

По рекомендации Ассоциации морских портов (АСОП) выход сборника «Морские порты России» будет приурочен к 6-й Международной выставке и конференции по судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению шельфа «Нева-2001», которые состоятся в Санкт-Петербурге.

В настоящее время продолжается сбор информации и идет уточнение данных по итогам деятельности портов и МАПов в 2000 году, а также проверка сверстанного материала.

Редакция приносит свои извинения в связи с переносом срока выхода сборника на август 2001 г.

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



ВСЕ О МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ

В 2001 году выйдет справочник
«Морские порты России»/«Sea ports of Russia».

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

ЦЕЛЬ – предоставить деловую информацию по каждому порту страны.

В справочнике будет собрана необходимая информация по:

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

Справочник будет иллюстрирован картами, схемами портов.

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

Уважаемые господа!

По рекомендации Ассоциации морских портов (АСОП) выход сборника «Морские порты России» будет приурочен к 6-й Международной выставке и конференции по судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению шельфа «Нева-2001», которые состоятся в Санкт-Петербурге.

В настоящее время продолжается сбор информации и идет уточнение данных по итогам деятельности портов и МАПов в 2000 году, а также проверка сверстанного материала.

Редакция приносит свои извинения в связи с переносом срока выхода сборника на август 2001 г.

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



ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

Издание Союза российских судовладельцев.
Стоимость подписки на I полугодие 2001 года:
Россия — 330 руб., страны СНГ — \$65*, зарубежные — \$190*.
Тираж — 10000 экз.

Контактный телефон Союза российских судовладельцев: (095) 241-56-75.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 32565, для СНГ — 33107,
годовой для России — 33227.



ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ"

Издание Ассоциации морских портов.
Стоимость подписки на I полугодие 2001 года:
Россия — 420 руб., страны СНГ — \$80*, зарубежные — \$210*.
Тираж — 5000 экз.

Контактный телефон Ассоциации:
(812) 259-95-23.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47766, для СНГ — 47966,
годовой для России — 79194.



ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

Издание Российской Ассоциации международных экспедиторов.
Стоимость подписки на I полугодие 2001 года:
Россия — 350 руб., страны СНГ — \$75*, зарубежные — \$185*.
Тираж — 5000 экземпляров.

Контактный телефон Ассоциации:
(095) 430-85-06.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47767, для СНГ — 47967,
годовой для России — 79196.



ЖУРНАЛ "ТРАНСПОРТНЫЙ БИЗНЕС РОССИИ"

Издание транспортных ведомств и союзов России.
Стоимость подписки на I полугодие 2001 года:
Россия — 180 руб., страны СНГ — \$50*, зарубежные — \$180*.
Тираж — 5000 экз.

Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47964, для СНГ — 47965,
годовой для России — 79197.



* На весь год.

SVT GROUP

Joint-Stock Company «**FINNSOVTRANS**» (FST) was established in April 1991 in Finland with location in Kotka by a number of Finnish and Russian shareholders among which are VR (the Finnish State Railways), «Concern Sojuzvneshttrans», (the most experienced international forwarder in the former USSR), and others.

The main subjects of FST's activity are logistic, forwarding services and arrangement of transportation by rail, road, sea and rivers of such goods as:

- ◆ cargoes of mutual trade between Finland, Russia and other republics of the former USSR;
- ◆ Finnish foreign trade's goods, carried to the third countries via the territory of the former USSR;
- ◆ foreign trade's goods of the former USSR states, carried to the third countries in transit via the territory of Finland;
- ◆ goods of the third countries, carried via Finland, any port or border station of Russia and other republics of the former USSR to any point of the world;
- ◆ goods, carried via the former USSR to/from Iran, Afghanistan, China, Mongolia and by Transsiberian route.

FINNSOVTRANS effects:

◆ transshipment, storage and forwarding of cargoes at sea and river merchant ports as well as at bonded warehousing facilities in Finland and in CIS;

- ◆ vessels' and trucks' freightage;
- ◆ carriage of goods by all means of transport including own and leased or hired transport means.

At clients' requests FST ensures:

- ◆ clearing and preparation for loading of rail cars and containers;
- ◆ supply with lashing and separation materials, tallying and weighing of separate consignments;
- ◆ customs' clearance, insurance of goods;
- ◆ hire of security guards for goods;
- ◆ tracing for the goods using computer's systems of communication with the ports and carriers;
- ◆ drawing up of shipping documentation;
- ◆ operative information service.

If necessary FST invites agents of inspection and insurance companies, merchandise experts, representatives of quarantine and veterinary authorities.

FINNSOVTRANS occupies one of the leading positions among forwarding companies of Finland in terms of transit traffic volume, having income for these transportation over 100 mln. Finnish marks annually.

Transit of export-import goods of the former USSR republics via Finland has over 25-year history. Until 1992 clients were shipping mainly fluid petrochemical and bulk cargoes (alumina, sulphur, artificial fertilisers, ores), using modern storage facilities and transshipping equipment in Finnish ports. Due to difficulties in Russian ports during last years interest for transit of ferrous and non-ferrous metals, ferro-alloys, paper, cars, cargoes in containers, general cargoes, etc. began to grow.

Such interest is based on high standard and work efficiency of Finnish railways, ports, stevedoring companies, that makes it possible to fasten delivery of goods to consignees and minimize transportation, storage and transshipment losses.

Most of cargoes coming from Russia and other CIS countries are reforwarded from Finland by sea to the ports of Europe and other continents, with which Finland is connected by regular sea and ocean lines. If necessary the cargoes can be reforwarded with through Bill of Lading by distant port of the world by direct vessels as with transshipment in Bremen, Hamburg, Rotterdam and Antwerp. Transportation of import goods is effected similarly.

FINNSOVTRANS has a number of agreements on cooperation with railways of Finland and republics of former USSR, road hauliers, ports' stevedoring companies, bonded warehousing facilities on the territory of Finland as well as in CIS and Baltic states: in Moscow, Nizhny Novgorod, Voronezh, Novosibirsk, Volgograd, Sheremetjevo, Lobnia, Kaliningrad, Sankt-Petersburg, Samara (Russia), Brest and Minsk (Belarus), Iljichevsk (Ukraine), Kishinev (Moldova), Taldykorgan and Alma-Ata (Kazakhstan), Tachkent and Termez (Uzbekistan), Balykchi (Kyrgyzstan), Tallin (Estonia), Klaipeda and Vilnius (Lithuania), Riga (Latvia). According to these agreements **FINNSOVTRANS** grants clients essential discounts on current tariffs.

FINNSOVTRANS is shareholder of a number of companies, including «Railtanks» (Moscow), «Vogaintrans» (Samara), «Vyborgvneshttrans» (Vyborg), «Eststransservice» (Tallin).

FINNSOVTRANS is a member of the Association Freight forwarders of Russian Federation (FAR), the Finnish Union of Forwarding Companies and Union of international forwarders «SVT Group».



Ruukinkatu 11 B, 48100 Kotka, FINLAND
Phone: + 358 (0)5 230 7700
Telefax: + 358 (0)5 218 4696
Telex: 53155 FISOV FI
E-mail: finnsovtrans.oy@planet.fi

OY FINNSOVTRANS LTD.

