

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

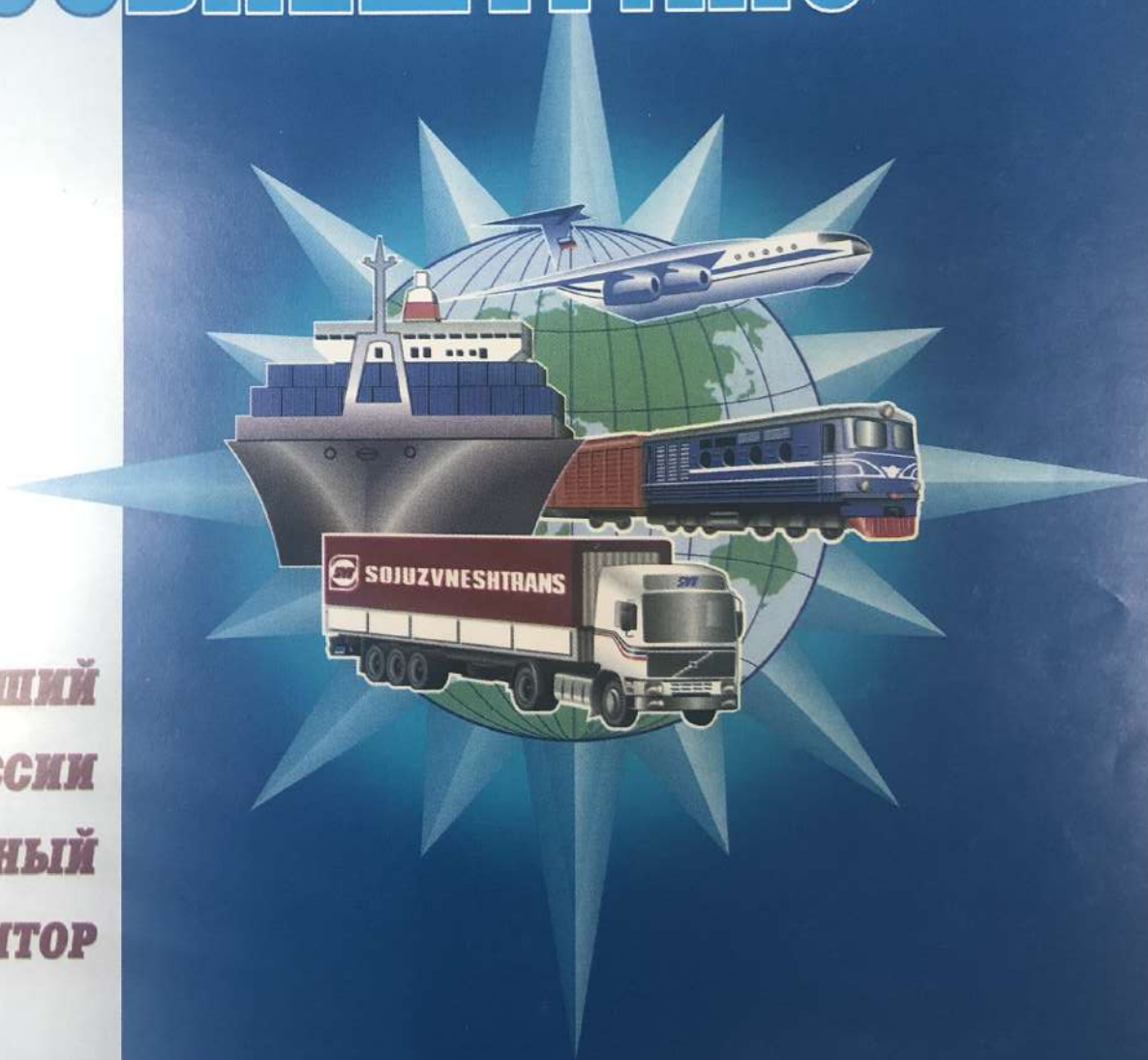


ЭКСПЕДИТОР

№3'98

СОЮЗВНЕШТРАНС

THE INTERNATIONAL FORWARDER



**СТАРЕЙШИЙ
В РОССИИ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЭКСПЕДИТОР**

**БОЛЕЕ 70 ЛЕТ
НА МЕЖДУНАРОДНОМ
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОМ
РЫНКЕ**



ПРЕДЛАГАЕМ СТРАХОВАНИЕ:

- 1 ответственности экспедиторов
- 1 ответственности терминалов и складов
- 1 ответственности автоперевозчиков
- 1 ответственности таможенного перевозчика
- 1 контейнеров
- 1 железнодорожного подвижного состава
- 1 ответственности портов
- 1 ответственности стивидоров

**НАДЕЕМСЯ НА
СОТРУДНИЧЕСТВО!**

**ПРИЕЗЖАЙТЕ,
ПИШИТЕ,
ЗВОНИТЕ**

ОСАО "Ингосстрах", INGOSSTRAKH
Insurance Company Ltd.

Россия, 113805, ГСП,

г. Москва, М-35, Пятницкая, 12

тел: (095) 234-36-17, 234-36-14

факс: (095) 234-36-01, 234-36-02

E-mail: iranton@ingos.msk.ru

atchern@ingos.msk.ru

vsever@ingos.ingos.msk.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh



КЛАССИФИКАЦИОННОЕ ОБЩЕСТВО РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ОСНОВАН В 1913 ГОДУ.



Уникальный опыт
обеспечения высоких стандартов
безопасности на промышленных
предприятиях и на транспорте,
сохранности материальных ценностей
и защиты окружающей среды.

Член Международной ассоциации классификационных обществ.
Имеет Сертификат соответствия системы управления качеством требованиям международных стандартов ИСО 9.000:1994.

Аккредитован Госстандартом для проведения сертификации в системе ГОСТ Р систем управления качеством, продукции широкой номенклатуры, в том числе контейнеров, тары и упаковки, и производств.

Имеет лицензию Госгортехнадзора на выполнение экспертизы безопасности объектов котлонадзора, подъемных сооружений и объектов газового хозяйства.

Имеет поручение Правительства на осуществление надзора в соответствии с требованиями Международной конвенции по безопасным контейнерам и Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, с выдачей соответствующих допусков и сертификатов.

Высокий уровень специалистов и широкая сеть представительств позволяет Российскому Регистру надежно и качественно оказывать в России и за рубежом широкий спектр услуг различным компаниям, включая владельцев транспортного оборудования (контейнеров), страховые компании, экспедиторские компании, компании-перевозчики и др.

Предлагаемые услуги:

- сертификация транспортных средств и оборудования, универсальных и специализированных контейнеров, в том числе для перевозки и хранения опасных грузов;
- экспертиза технологии перевозки опасных грузов;
- сертификация промышленной продукции по системе ГОСТ Р и экспертиза объектов и изделий по заявке заказчика;
- сертификация промышленных объектов и продукции, представляющих потенциальную опасность для людей и окружающей среды, в соответствии с поручениями государственных органов надзора и независимая экспертиза по заявке заказчика;
- сертификация черных и цветных металлов и сплавов;
- сертификация строительных материалов, продовольственных и косметических товаров;
- контроль за поставкой продукции в соответствии с условиями контракта;
- оценка и сертификация систем управления качеством;
- сертификация систем экологической безопасности.

Регистр выдает сертификаты и знаки соответствия системы ГОСТ Р, которые признаются Таможенным комитетом России, а также сертификаты и допуски на контейнеры, принимаемые компетентными органами государств, подписавших конвенции по контейнерам.

За дополнительной информацией просим обращаться по адресу:

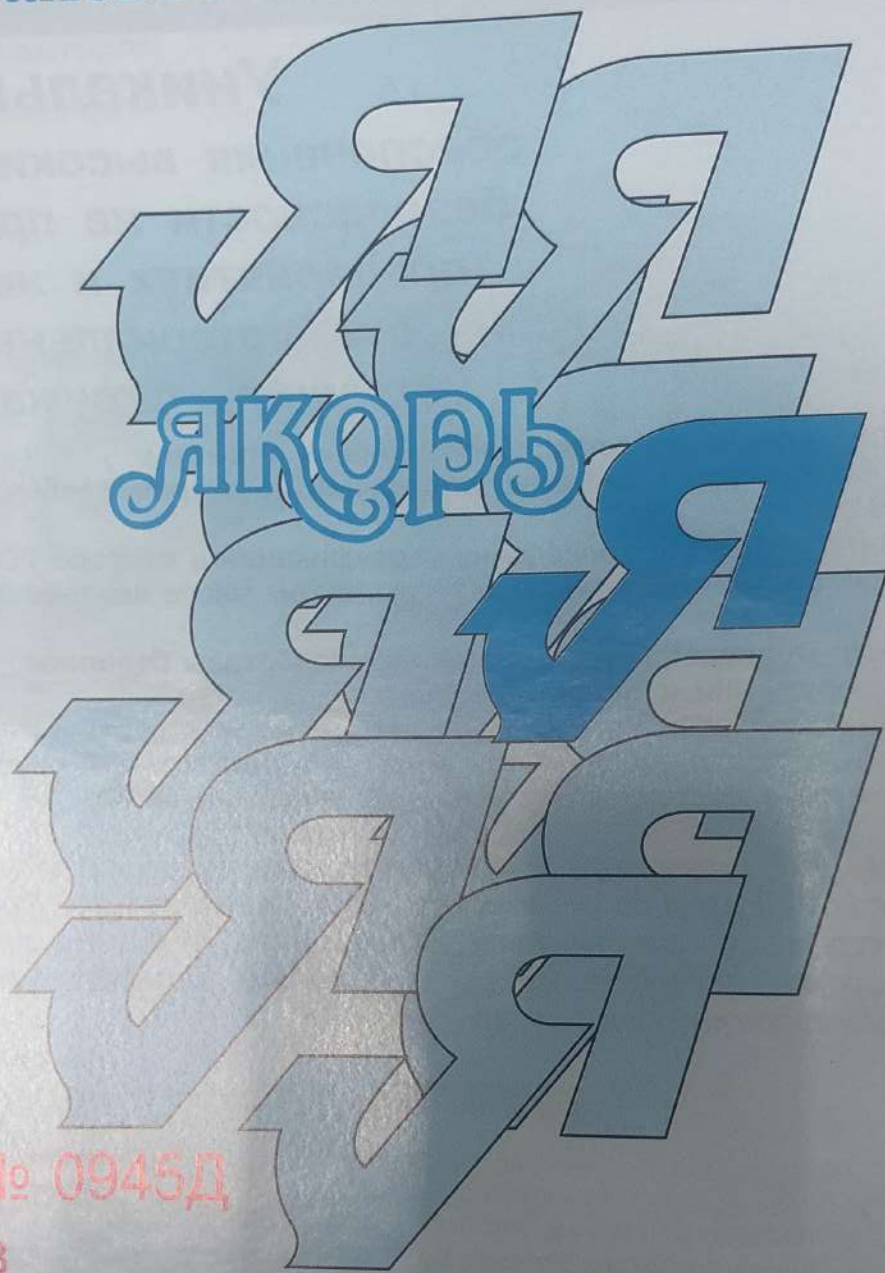
Россия, 191186, Санкт-Петербург, Дворцовая наб., 8.

Телефон/факс: +7 (812)312 13 53.



На волне успеха в океане риска

Страховое акционерное общество



Лицензия № 0945Д
на 36 видов
страхования

- ☒ Семь лет на страховом рынке
- ☒ Уставный капитал 12 миллионов рублей
- ☒ Страхование ответственности операторов портов и стивидорных компаний
- ☒ Страхование имущества портов
- ☒ Страхование гидротехнических сооружений
- ☒ Страхование строительно-монтажных рисков при строительстве гидротехнических сооружений
- ☒ Страхование судов

Наш адрес:
Россия, Москва,
ул. Спиридоновка, д.15
тел./факс 232-9962



Журнал основан в 1998 году

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
THE INTERNATIONAL FORWARDER
INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE

ИЗДАТЕЛЬ:

Российская ассоциация международных экспедиторов

PUBLISHERS:

Russian Association of International Forwarders

Дмитрий ЗОТОВ,
президент РАИФ, председатель
совета редакции;
Анатолий КУЗНЕЦОВ,
главный редактор.

Dmitry ZOTOV,
President of RAIF,
Chairman of the Editorial Counsel
Anatoly KUZNETSOV,
Chief Editor.

СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

Валерий АЛИСЕЙЧИК,
вице-президент РАИФ,
президент "Группы СВТ";
Владимир САКОВ,
вице-президент РАИФ, генеральный
директор АО "Совмортранс";
Анатолий НАЗАРОВ,
президент СП "Конперн
Союзвнештранс";
Тенгиз ТАТИШВИЛИ,
президент АО "Совтрансавто";
Евгений ТРИПШЕВСКИЙ,
генеральный директор АО
"Совинтеравтосервис";
Валентин БАЛАЛАЕВ,
генеральный директор РАИФ;
Татьяна ПОЛЯНОВА,
директор Центра подготовки
международных экспедиторов.

EDITORIAL COUNSEL:

Valery ALISEICHNIK,
Vice-President of RAIF,
President of SVT Groupe
Vladimir SAKOV,
Vice-President of RAIF,
General Director of a Joint Stock
Company "Sovmortrans"
Anatoly NAZAROV,
President of a Joint Venture
company Concern "Soyuzvneshtans"
Tengiz TATISHVILI,
President of a Joint Stock Company
"Sovtransavto"
Eugene TRISHEVSKY,
General Director of a Joint Stock Company
"Sovinteravtoservice"
Valentin BALALAEV,
General Director of RAIF
Tatyana POLYANOVA,
Director of the Training Center of
International Forwarders

Адрес редакции: 103775, Москва, ул.
Петровка, д. 3/6. Тел./факс (095)
927-86-68, 921-30-04. Общий тираж
— 5000. Журнал выходит один раз в
два месяца. Цена свободная. Зак. № 1193.
Приложение к газете "Морские вести России".
Регистрационный номер 017133. 101000, Москва, ИПК
"МП", Потаповский пер., 3, тел. 925-08-54. При
перепечатке ссылка на журнал "Международный
экспедитор" обязательна.
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. Total circulation — 5000 copies.
It is edited two times a month.
Набрано и сверстано в РИЦ редакции
газеты "Морские вести России". Верстка
Н. Васильевой, К. Федорова.

В НОМЕРЕ:

<i>Николай АКСЕНЕНКО, Виталий БУДЬКО</i> ТАРИФНЫЙ СЪЕЗД — КЛЮЧ К ВЗАИМОПОНИМАНИЮ	8
<i>Анатолий НАЗАРОВ</i> СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА РОССИИ НА ВЗГЛЯД ЭКСПЕДИТОРА	14
<i>Дмитрий ЛЬВОВ</i> РОССИЯ ДОЛЖНА ПОЛУЧАТЬ БОЛЬШОЙ ДОХОД ОТ СВОИХ БОГАТСТВ	22
<i>Наталья БАГАЕВА</i> ОТ ОБЪЕДИНЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРЫ ТОЛЬКО ВЫИГРАЮТ	24
<i>Юрий ДАНИЛЕВСКИЙ</i> АУДИТОРЫ БУДУТ РАБОТАТЬ ПО ОТЕЧЕСТВЕННЫМ СТАНДАРТАМ	31
<i>Михаил ГЛИНИСТОВ</i> ГРАНИЦА ЕСТЬ ГРАНИЦА И ПРОХОДНЫМ ДВОРОМ ОНА БЫТЬ НЕ МОЖЕТ	32
<i>Валентин БАЛАЛАЕВ</i> О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ СТРАХОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ	34
<i>Борис УСАНОВ</i> ИСКАТЬ ОПТИМАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ	39
РОССИЯ ДОЛЖНА ВХОДИТЬ В ЗАПАДНЫЙ РЫНОК БЕЗ ПОСРЕДНИКОВ	41
СВОДКА ОПРЕДЕЛЕНИЙ ЛОГИСТИКИ	42
СЛОВАРЬ ДЛЯ РАБОТЫ	43

СОИЗДАТЕЛИ:

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



АНОНС:

Журнал "Международный экспедитор"
№4 посвящен деятельности, перспективам
развития АО "Совинтеравтосервис".

ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР



JOINT-STOCK COMPANY SET GROUP "ШИППИНГ ЭНД ТРЕЙДИНГ ГРУП"

Транспортно экспедиторский департамент

- Разработка и организация оптимальных транспортных схем движения грузов, включая экспортно-импортные
- Слежение за прохождением грузов на всех участках маршрутов
- Организация железнодорожных перевозок
- Обеспечение перевалки в портах любых видов грузов
- Обеспечение таможенного оформления
- Филиалы: Владивосток, Находка, Магадан, Посьет, Зарубино

Судоходный департамент

- Перевозка грузов:
 - лесных - до 5 000 кубм
 - генеральных - до 10 000 мт
 - наливных - до 20 000 мт
 - навалочных - до 30 000 мт
- Услуги высококлассных и опытных фрахтовых брокеров:
 - внутренние перевозки
 - Азиатско-Тихоокеанский регион
 - worldwide

Агентский департамент

- Комплексное агентское обслуживание судов
- Обеспечение провизией и техническим снабжением
- Бункеровка топливом и водой
- Организация сюрвейерского и тальманского обслуживания
- Организация культурного отдыха членов экипажей
- Филиалы: Владивосток, Находка, Магадан, Посьет, Зарубино, Ольга

Судоремонтный департамент

- Ремонт и замена корпуса судна, набора и металлоконструкций
- Ремонт и замена трубопроводов любых судовых систем
- Ремонт и замена главных и вспомогательных дизелей, судовых механизмов и двигателей
- Ремонт и замена судового электрооборудования
- Техническое обслуживание судов всех типов

Экспортно-импортный департамент

- Экспорт
 - клинкер и цемент
 - круглый лес и пиломатериалы
 - целлюлоза
 - металлоизделия и металлолом
 - борная кислота и борат кальция
- Импорт
 - гипс
 - жаростойкий кирпич
 - мешки и «биг-бэги»
 - сера

Коммерческо-производственный департамент

- Производство и реализация цемента
- Производство и реализация железобетонных изделий
- Поставки угля и нефтепродуктов
- Поставки рыбопродукции
- Поставки продуктов питания

HEAD OFFICE
46, Verkhne-Portovaya
Str., 4 Floor,
Vladivostok, 690003,
RUSSIA
tel. (4232) 517-511 5;
fax (4232) 517-510
Vostoktelecom+7-
50985-1-2112
Telex 213244 STG RU

**NAKHODKA
BRANCH**
3, Zavodskaya Str.,
4 Room, Nakhodka,
692900, RUSSIA
tel. (42366) 219-97
tel/fax (42366) 217-78
Vostoktelecom
+7-50985-3-2113

OLGA BRANCH
14, Proletarskaya Str.,
1 Room, Olga, 692450,
RUSSIA
tel/fax (42376) 916-63

**KHASAN-POSYET
BRANCH**
40, Portovaya Str.,
Posyet, 692761,
RUSSIA
tel/fax (42331) 213-60

MAGADAN BRANCH
418 and 416 Room, 11,
Proletarskaya Str.,
Rooms 416 and 418
Magadan, RUSSIA
tel/fax (41322) 20585





ВНЕШПРОМБАНК VNESHPROMBANK

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ

стабильный высокий уровень обслуживания предприятий транспортно-экспедиторского комплекса

МЫ УМЕЕМ

работать с экспедиторами, грузоперевозчиками и судоходными компаниями

НАШИ КЛИЕНТЫ

— транспортные предприятия по всей России

МЫ ГОТОВЫ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

РОССИЯ, 119812, Москва,
Комсомольский пр-т, 42
Телекс: 613711 FEIB RU
E-mail: vnechprb@sovam.com
<http://www.feib.ru>

Телефоны: 242-30-97,
242-16-78,
245-17-07.

Татьяна ГАЙ, генеральный директор ОАО "Российская Британская страховая компания ГАЙДЕ";
Михаил КОВАЛЬЧУК, президент АО "ТРАНСЭК"



Страховая компания ГАЙДЕ осуществляет свою деятельность на страховом рынке с 1993 года. Компания работает по мировым стандартам, основываясь на общепринятых правилах, разработанных Институтом Лондонских страховщиков и в соответствии с Общими правилами союза экспедиторов северных стран (NSAB 85), а также положениями конвенции CMR.

ПО МИРОВЫМ

Крупные риски компания перестраховывает в «Through Transport Mutual Insurance Association Limited», или, как его чаще называют, ТТ Клубе — международной ассоциации взаимного страхования, и является корреспондентом данного Клуба.

ТТ Клуб был основан в 1968 году для страхования рисков и ответственности, возникающих в результате развития контейнерных перевозок и интермодализма, которые выпадали из опыта работы существовавших страховщиков транспорта. В 1969 году в страхование включена деятельность экспедиторов. С этого же времени предоставляется покрытие операторам транспортных средств, портов и перегрузочного оборудования и складских помещений, а также арендаторам контейнеров. С недавнего времени в сферу деятельности ТТ Клуба входит страхование портовых властей.

В настоящее время ТТ Клуб является мировым страховщиком транспортных операций и имеет более 900 членов в более чем 80 странах мира.

Клуб предоставляет помощь страховых экспертов, консультации, оказывает содействие в урегулировании претензий. Целью Клуба является обеспечение транспортной промышленности преимуществами членства в Клубе, а именно:

- профессиональной помощи экспертов Клуба
- страховыми услугами и ведением претензионных дел по всему миру
- стабильными страховыми ставками

Основными страхуемыми рисками являются:

- ответственность перед клиентом (грузовые риски и «ошибки и упущения»)
- ответственность перед третьими лицами
- таможенные риски
- расходы и дополнительное страхование

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД КЛИЕНТОМ:

Потери или повреждения груза и косвенные убытки, связанные с такой утерей или повреждением.

Финансовые убытки — «ошибки и упущения»:

Включают в себя любые финансовые убытки, причиненные Вашему клиенту в результате невыполнения Вами своих финансовых обязательств. Например, задержка или доставка груза не в соответствии с полученными инструкциями.

Договоры с клиентом:

Вы можете быть застрахованы от обязательств, возникших вследствие какого-либо положения международных транспор-

тных конвенций, применимых в обязательном порядке или в силу условий договора, любого национального законодательства, стандартных условий предоставления услуг, получивших одобрение Национальной Ассоциации экспедиторов, автоперевозчиков или операторов складов, любых рекомендуемых Клубом накладных или торговых условий, условий накладной ФИАТА, любого другого договора, получившего одобрение соуправляющих.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ:

Вы застрахованы от внедоговорной ответственности за:

- потерю или повреждение собственности третьих лиц
- гибель или травму третьих лиц

Презентация нового офиса компании



ОАО «Российско-Британская страховая компания ГАЙДЕ»

4, Khersonskaya str.,
St.-Petersburg, 193024,
RUSSIA



РОССИЯ, 193024,
Санкт-Петербург,
ул. Херсонская, 4

Tel.: (+7-812) 275-6647, 275-4738;
Tel.: (+7-812) 275-6662, 275-5556;

Fax: (+7-812) 275-5487;
Fax: (+7-812) 275-3142;

E-mail: guideh@tu.spb.ru
FIDONET: 2:5030/172.39

СТАНДАРТАМ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТАМОЖЕННЫМИ ВЛАСТЯМИ:

Вы застрахованы от рисков, возникающих в результате нарушения таможенного законодательства по импорту или экспорту.

РАСХОДЫ:

• Расходы по реализации претензий, юридической защите и арбитражному разбору претензий.
• Расходы на оплату услуг адвоката, сюрвейера или эксперта.
• Расходы на оплату услуг адвоката, сюрвейера или эксперта, связанные с реализацией претензий.

и защитой Ваших интересов в связи с ним. Например, оплата услуг адвоката, сюрвейера или эксперта.

• Неправильная засылка груза.

Дополнительные расходы, понесенные Вами в связи с посылкой к правильному месту назначения груза, ранее доставленного по неправильному адресу.

• Расходы по реализации груза.

Дополнительные издержки, связанные с реализацией груза или застрахованного оборудования вследствие какого-либо происшествия с грузом или оборудованием.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СТРАХОВОЕ ПОКРЫТИЕ:

В дополнение к рискам, указанным в

страховом сертификате, директора могут принять решение о полном или частичном возмещении Ваших убытков, понесенных по риску, который является случайным для застрахованных Вами операций.

Этот элемент страхования Клуба является особенностью клубов взаимного страхования и покрывает претензии, связанные с Вашей застрахованной деятельностью, но не предусмотренные в правилах Клуба, которые, однако, были бы включены в правила, если бы Клуб знал о возможностях такого риска. Другими словами, так называемые «странные претензии».

Алексей ЕГОРОВ,
менеджер ОАО «Российско-Британская
страховая компания ГАЙДЕ»

В офисе компании «ГАЙДЕ»





Николай АКСЕНЕНКО,
министр МПС РФ

Государство требует от федерального железнодорожного транспорта выполнения ряда важных социальных функций, включая общедоступность пассажирских перевозок для всего населения, что перекладывает на грузовые тарифы дополнительную нагрузку, которая будет сохраняться впредь до создания реальной системы дотации, как это установлено в международной практике.

В процессе регулирования железнодорожных тарифов государство выбирает оптимальное соотношение системы — тарифы, налоги, дотации.

Руководство текущими приоритетами экономической политики фактически осуществляется через железные дороги, перераспределение валового внутреннего продукта.

Объективна роль транспортного фактора. Формирование стоимости товарной продукции, особенно сырьевого происхождения, в условиях высокой дальности перевозок вызывает требовательное отношение наших пользователей к уровню грузовых железнодорожных тарифов. При этом пользователи, реализующие свою продукцию по мировым ценам, требуют снижения тарифов, величина которых сейчас от 50 до 200% ниже мировых. Таким образом, нерациональность размещения и структура производительных сил, по мнению большинства наших коллег, должна компенсироваться только за счет транспортного фактора.

Опыт последних лет показал, что это не может продолжаться долго, так как активно стареющие основные фонды железных дорог без их модернизации, обновления не могут в ближайшие годы оставаться в таком состоянии. Могут стать фактором сдерживания развития дальнейшей экономики. Этого, вы сами понимаете, допустить нельзя.

Учитывая особое внимание к проблеме тарифов для справедливой оценки их динамики, считаю необходимым остановиться на методике и сопоставимости оценок.

База уровня оптовых цен и грузовых тарифов сложилась в ходе последней тарифной реформы в 1990-1991 годах. В основу определения к уровню закладывались сбалансированность планируемых финансовых

27 мая 1998 г. в Москве состоялся Всероссийский тарифный съезд-конференция потребителей услуг и работников железнодорожного транспорта.

Среди делегатов съезда-конференции — ответственные работники аппарата правительства, депутаты Государственной Думы, руководители федеральных и региональных органов власти, начальники железных дорог, руководители МПС и крупнейших предприятий-производителей, морских портов и парокондуктов, экспедиторских организаций, представители Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, руководители Федеральной службы по регулированию естественных монополий на транспорте.

На съезд были приглашены и приняли участие в его работе руководство Российской ассоциации международных экспедиторов и некоторые ее члены.

Несмотря на то, что к моменту выхода этого номера в свет уже состоялся второй тарифный съезд, редакция сочла полезным опубликовать тезисы выступлений министра путей сообщения РФ Николая Аксененко и руководителя ФСЕМТ Виталия Будько, так как решения первого съезда стали основополагающими в дальнейшем развитии транспортной политики России

С докладами на съезде выступили министр путей сообщения РФ Н. Аксененко, руководитель Федеральной службы по регулированию естественных монополий на транспорте В. Будько.

На этом масштабном мероприятии экспедиторами были сделаны серьезные предложения, часть которых нашла отражение в решениях съезда.

Учитывая, что в докладах отражена позиция МПС РФ по развитию тарифной политики по совершенствованию преysкуранта 10-01 и тарифной политики по международным перевозкам, целесообразно, чтобы этот материал был предан широкой гласности среди заинтересованных деловых кругов.

Дмитрий ЗОТОВ
президент Российской ассоциации
международных экспедиторов

ТАРИФНЫЙ СЪЕЗД

ресурсов и установленных направлений расходования средств. В 1990 году, одновременно с вводом Госкомитетом цен Союза нового преysкуранта 10-01, уровень грузовых тарифов по решению правительства был повышен на 25%. Пересмотр оптовых цен в 1991 году и увеличение их в среднем за год в 2,4 раза были компенсированы железным дорогам, повышением тарифа только на 67%. Эти решения уже на старте реформ сформировали разные базовые условия для ценообразования в промышленности и на железнодорожном транспорте. Кроме того, если в 1991 году доля убытков от пассажирских перевозок занимала в грузовом тарифе составляла 7%, то в 1997 году эта доля выросла до 16-18%.

Если бы сохранялось базовое соотношение в тарифах на электроэнергию, то с учетом ранее названных факторов общий индекс роста тарифов за период 1997 года составил бы на 6% ниже, чем в промышленности. Однако этого нет. Особенно диспропорции усилились в период с 1990 по 1992 год, когда оптовые цены росли существенно преysкуранта тарифа. В этот период времени были увеличены тарифы на электроэнергию, на тягу поездов — в 76 раз, на дизельное топливо — в 155 раз, а тариф только в 43 раза. В последующем, начиная с 1995 года, в период относительной стабилизации объемов стало возможным перейти от прямых пересмотров уровня к индексации тарифов в зависимости только от внешних факторов.

В 1997 году, учитывая реальное состояние экономики и необходимость иницирующего фактора для начала экономичес-



Виталий БУДЬКО,
руководитель ФСЕМТ РФ

Изменения, произошедшие в экономике страны, начиная с 1992 года, в значительной мере повлияли и на методы государственного регулирования железнодорожных тарифов на грузовые перевозки.

Регулирование осуществлялось достаточно просто, путем установления предельных коэффициентов к тарифам преysкуранта 10-01. Иного пути, кроме индексации, в условиях высоких темпов инфляции просто не могло быть и не было. Это было целесообразно, поскольку позволяло оперативно принимать решения.

Безусловно, результаты регулирования тарифов в период 1992-1997 годов оказались далеко не блестящими. Мно-

кого роста, руководство Министерства путей сообщения жесточайшим образом усилило требовательность к снижению издержек железных дорог.

Достаточно сказать, что только за три последних квартала численность работающих в отрасли была снижена более чем на 170 тыс. человек, в том числе 150 тыс. человек были сокращены по основной деятельности. Благодаря этой крайне нелегкой работе 1997 год стал поворотным годом в развитии тарифов. Именно усилия самих железнодорожников по сокращению работающих, ведению жесткой системы планирования расходов, а также комплекс ресурсосберегающих мероприятий и технологий позволили впервые, преодолев последствия инфляции, в прошлом году дважды снизить грузовые тарифы — с 1 июля и с 1 октября 1997 года.

Введение с 1 августа 1995 года дифференцирования тарифов по классам грузов и ее последующее углубление по отдельным родам грузов привели в 1997 году к снижению среднего уровня тарифов по отношению к уровню базового, второго клас-

деральных железных дорог. Это означает, что фактически многие регионы вложили в железные дороги энергетические налоги, что не предусмотрено никакими законами. К примеру, в 28 регионах тариф на тягу поездов установлен на 30% и более выше, чем среднеевропейской по энергосистеме. Новгородская, Орловская, Воронежская области, Ставропольский край имеют эти завышения от 60 до 70% к среднему региональному тарифу. При этом напомним, что экономически обоснованным для тяги поездов является установление пониженного тарифа, так как железные дороги получают электроэнергию более высокого напряжения, чем промышленность, сами несут затраты на ее переработку и с учетом круглосуточной нагрузки не требуют содержания резервных мощностей электростанций. Только устранение ценовой энергетической дискриминации железных дорог позволило сразу же снизить тарифы на грузовые перевозки не менее 3%.

В связи с этим МПС считает необходимым, учитывая федеральную сущность железных дорог, внести изменения в нормативные акты с тем, чтобы регулирование энергетических тарифов для железных дорог обеспечивалось на федеральном уровне.

Для консолидированного решения про-

токи оказывают продуктопроводы и водные пути. Объектами государственного регулирования должны выступать тарифы не по видам транспорта, а по сегментам транспортного рынка, а в зависимости от развития на них конкуренции это вполне возможно. Для этого должны быть определены критерии подразделения рынка транспортных услуг на сегмент, с развитой конкуренцией и наличием избыточного предложения транспортных средств над потребностью находящихся в сфере деятельности естественных монополий.

Железнодорожные тарифы в сегментах с развитой конкуренцией должны формироваться по тем же принципам, что и тарифы конкурирующих видов транспорта. При этом необходимо учитывать, на наш взгляд, несправедливое условие конкуренции железных дорог, где тариф призван окупать все издержки инфраструктуры и автомобильного транспорта в том числе, где дорожные инфраструктуры и строятся, и эксплуатируются вне составляющих.

Мировой опыт говорит о том, что главным инструментом государственного регулирования железнодорожного тарифа является жесткое ограничение предельного уровня тарифов и контроль за недопущением необоснованных тарифных привилегий для отдельных пользователей.

Такой подход и в России не только гарантировал бы государственный контроль монопольным сектором транспортного рынка, но и позволил бы самим железным дорогам более чутко ощущать рыночную конъюнктуру и быстрее адаптироваться к рыночным методам управления.

Наряду с регулированием уровня тарифов важное значение как грузовладельцами, так и перевозчиками придается структурному построению прейскуранта.

В Концепции определено, что на всей территории Российской Федерации применяется единая база системы общесетевых тарифов. Разумеется, происходящие изменения в экономике приводят к необходимости совершенствования прейскуранта, который перерабатывается совместно с Федеральной службой по регулированию естественных монополий на транспорте и Минэкономики России. В результате в 1997 году введена в действие серия новых тарифов для рефрижераторов, контейнеров, контрейлеров, негабаритных грузов за пользование инфраструктурой.

Одновременно с новыми тарифами для инфраструктуры по инициативе МПС был дополнительно понижен тариф для собственных нефтебензиновых и газовых цистерн. Сейчас уже половина парка всех цистерн — собственность грузовладельцев и операторов. За порожний пробег после выгрузки строительных грузов при исполнении и использовании их работы в замкнутых конечных маршрутах из глухонных полувагонов...

Пересмотр тарифов для собственных арендованных вагонов будет продолжен по мере переработки отдельных блоков тарифного руководства.

Министерство путей сообщения России

(Окончание на стр.10)

КЛЮЧ

К ВЗАИМОПОНИМАНИЮ

са почти на 10%.

Среднее снижение тарифа за счет дифференциации за два года составило 30%. Это позволило стабилизировать объемы перевозок массовых грузов при общем снижении производства и объемов перевозок, что свидетельствует о том, что железнодорожники приняли на себя значительную долю экономических проблем наших пользователей.

Вместе с тем, министр отметил, что возможности одностороннего снижения железнодорожных тарифов без ощутимой компенсации стоимости поставляемых железными дорогами материально-технических ресурсов и других затрат железных дорог отнюдь не безграничны, так как производственные фонды железнодорожного транспорта в значительной степени вырабатывали свой ресурс и из-за отсутствия реальных денежных средств недостаточно обновляются.

Федеральный железнодорожный транспорт не должен оставаться одиноким в борьбе за снижение цен и издержек.

Ярким примером иждивенческого отношения к железнодорожному транспорту является практика установления тарифов на электроэнергию на железных дорогах и их уровень. Поскольку регулирование тарифов на электроэнергию отдано региональным энергетическим комиссиям, то зачастую не решает свои региональные, производственные и социальные тарифы через установление повышенных энерготарифов для фе-

блемы снижения транспортных затрат в народном хозяйстве необходимо усилие всех отраслей, всех подразделений и прежде всего тех, для которых уже снижены тарифы. В этом, безусловно, важном деле найден наиболее эффективный способ снижения тарифной нагрузки на грузовладельцев — заключение соглашений с администрациями регионов Российской Федерации о взаимовыгодном сотрудничестве.

Говоря о радикальных снижениях тарифов, которые могли бы серьезно облегчить положение производителей, нельзя обойти вниманием меры государственной поддержки.

Расчеты показывают, что выполнение Указа Президента Российской Федерации от 28.04.97 № 426 позволило бы обеспечить снижение тарифов не менее чем на 17%. Эти меры должны сочетаться с предоставлением железным дорогам больших прав в сезонном регулировании пассажирских тарифов, а также установлением тарифов на пассажирские перевозки высокого уровня сервиса.

В числе вопросов, требующих законодательного решения, — пересмотр сферы государственного регулирования тарифов.

На наш взгляд, огульное отнесение к естественным монополиям всех железнодорожных перевозок является необоснованным и ошибочным. Анализ показывает, что около 70% железнодорожных направлений имеют параллельно автомобильные дороги. Значительное влияние на транспортные по-

(Продолжение. Начало на стр.9)

постоянно проводит работу, направленную на создание условий более полного использования потенциала российских железных дорог при осуществлении внешнеторговой деятельности. Основным принципом, согласованным главами правительств СНГ в Концепции, является объявление на тарифной конференции предельного уровня.

При проведении гибкой тарифной политики каждая железнодорожная администрация в целях обеспечения конкурентоспособности перевозок использует свое право понижать объявленный уровень тарифной политики в зависимости от экономической целесообразности. При этом право повышения объявленного уровня тарифов железнодорожные администрации практически не используют.

Также остается серьезная проблема в применении международных тарифов.

По действующей практике существует



альтернативность использования двух видов тарифов: преискуранта 10-01 и тарифной политики в экспортно-импортном сообщении.

Имеется тенденция к приближению ставок тарифной политики к преискурантному уровню, с учетом того, что он в большей мере отражает реальную стоимость перевозок.

В перспективе тарифная политика в экспортно-импортном сообщении может строиться на основе преискурантных ставок с установлением соответствующих коэффициентов для обеспечения конкурентоспособности российских товаров и перевозок грузов по российским железным дорогам.

Многообразие рыночных факторов, все больше проявляющихся на товарном и транспортном рынках, требует проведения гибкой тарифной политики, состоящей в выработке правил отклонения от базовых ставок преискуранта 10-01 и тарифной политики с учетом платежеспособного спроса на перевозки конкретных грузов.

Повышение гибкости тарифов с учетом рыночных факторов будет осуществляться поэтапно, и на этапе жесткого регулирования тарифов в качестве рыночного инструмента будут преобладать разработка и применение системы исключительных та-

рифов.

В дальнейшем с переходом к либерализации ценовой политики на железнодорожном транспорте приоритет должен быть отдан контрактным формам установления тарифов, которые уже охватывают до 80% всех грузовых перевозок на железных дорогах Северной Америки и получают все большее и большее распространение в применении в Центральной Европе.

Новый транспортный Устав предусматривает возможность заключения с грузоотправителями долгосрочных договоров на организацию перевозок грузов.

Главным преимуществом контрактных тарифов является взаимная ответственность как железной дороги, так и грузовладельца за выполнение договорных условий. При контрактных тарифах пользователь обладает правом на пониженную ставку только при фактическом выполнении размеров погрузки или реально внесенных платежей.

Чрезвычайно важным, принципиальным вопросом современной экономической политики является паритетность цен и тарифов федерального железнодорожного транспорта и других участников перевозки. Нередко приходится сталкиваться с проблемой завышения цен и себестоимости у отечественных производителей по сравнению с мировым уровнем, в то время как железнодорожные тарифы существенно ниже применяемых на зарубежных железных дорогах. Так, себестоимость угледобычи в Кузбассе превышает 20 долларов за

тонну, на некоторых шахтах она доходит до 35 долларов. А на Западе этот показатель, как правило, не превышает 12-15 долларов. По нашим данным, выше мировых цен производятся в Российской Федерации бензин, дизельное топливо, карбамид, метанол.

Исходя из этого, никакие самые низкие тарифы не могут решить проблему конкурентоспособности на внешних рынках этих товаров. Только в обоснованных случаях гибкая тарифная политика дает возможность не только привлечь перевозки на железные дороги, но и поддержать российских производителей, тем самым решая вопросы стабилизации экономического положения в различных регионах.

В частности, сумма косвенных дотаций железных дорог экспортерам лесного комплекса составила в 1997 году более 12 млн. долларов, металлургическому комплексу — более 250 млн. долларов, нефтяной и нефтеперерабатывающей промышленности — более 85 млн. долларов США, это по экспорту.

Проводя политику поддержки экспортеров, Министерство путей сообщения, учитывая потенциальные возможности для российских портов, решало задачу по их загрузке, как правило, в одностороннем порядке. Так, например, были установлены

исключительные тарифы на перевозки грузов, из которых прежде всего следует отметить перевозки нефтепродуктов с Ачинского и Ангарского нефтехимических комбинатов, перевозки минеральных удобрений производства акционерных компаний «Уралкалий» и «Сильвинит». Очень долго обсуждался вопрос о привлечении потока черных металлов в порты Дальнего Востока, но так и не было выработано сквозной ставки совместно с портами и металлургией. Железные дороги опять же в одностороннем порядке установили конкурентоспособную ставку на перевозку экспортного металла с металлургического комбината Урала через дальневосточный порт.

При этом положительные, но, к сожалению, немногочисленные примеры такого воздействия все же имеются. К ним можно отнести согласование сквозной ставки всем участникам перевозочного процесса, включая железные дороги, порты, морских перевозчиков на перевозки металлопродукции Череповецкого комбината «Северсталь» на экспорт через порт Мурманск.

Необходимо заметить, что недостаточная перерабатывающая мощность некоторых российских портов и терминалов приводит к ограничению грузоподъемности подводимых судов, прежде всего танкеров. Это увеличивает стоимость фрахта и отрицательно в целом отражается на отечественном экспортном потенциале в пользу прежде всего высокоразвитых портов стран Балтии.

Обращает на себя внимание относительно высокая величина портовых расходов и транспортных издержек. Так, по данным закрытого акционерного общества «Металлургтранс» при тарифе на вывоз тонколистовой стали Новолипецкого меткомбината 20 долларов за тонну услуги Новороссийского порта обходятся в 12,5 доллара. То есть разница, как видите, очень ощутимая.

По тем же источникам, в конечной стоимости экспортируемой металлопродукции 280 долларов за тонну 65 долларов, 23%, приходится на комиссию фирмы-посредника. И только 25 долларов, 9%, составляет железнодорожный тариф по российским железным дорогам. По мнению министра, подобное положение дел иначе как абсурдным не назовешь.

Таким образом, гибкая тарифная политика Министерства путей сообщения России направлена на обеспечение баланса интересов железнодорожного транспорта и грузоотправителя в рамках действующей тарифной системы и должна сопровождаться паритетными мерами всех участников «цепочки» — от производителя до потребителя.

В соответствии с одобренной Правительством Российской Федерации Концепцией структурной реформы федерального железнодорожного транспорта, с целью выполнения задачи организации грузовых перевозок в определяемых ею условиях, в МПС с начала текущего года проводится работа по созданию комплексной правовой и организационной базы, обеспечивающей деятельность в компании операторов собственного железнодорожного подвижного состава.

ПАДАЮЩИЙ ГОНКОНГ

ТЯНЕТ ЗА СОБОЙ КИТАЙ

Гонконг подает сигналы бедствия. Экономика территории, год назад вошедшей в состав КНР, вошла в полосу отрицательного роста. Спад неминуемо отразится на финансовом самочувствии Китая и приведет к пересмотру реформ.

Гонконгские власти сообщили об отрицательном росте в 2 процента за первый квартал. Впервые за тринадцать лет Гонконг переживает спад, из которого, как предсказывает большинство экспертов, ему не удастся выкарабкаться не только в этом году, но и в будущем.

«Мы стоим перед лицом беспрецедентного экономического поворота. Нет таких лекарств, которые бы дали быстрый эффект», — признал секретарь по финансовым вопросам Доналд Цян.

Гонконгские финансисты винят в происшедшем местную администрацию, которая, по их мнению, погрузилась в пассивное созерцание надвигающейся бури. Обвиняют также японских банкиров, которые бросили своих гонконгских партнеров и фактически прекратили кредитование операций на местном рынке. Кризис наличности усугубил ситуацию на рынке недвижимости, цены на котором снизились почти на 50 процентов.

Сейчас все внимание приковано к гонконгскому доллару. Он жестко привязан к курсу американского. Администрация территории клянется в верности этой связке. Однако в условиях нарастающего спада удерживать курс гонконгского доллара будет равносильно самоубийству, считают эксперты.

Без политического согласия Пекина Гонконг не пойдет на этот радикальный шаг. Бывшая английская колония, а ныне административная единица КНР, должна учитывать, что девальвация неминуемо отразится на состоянии экономики Китая и потащит за собой юань.

Александр ПЛАТКОВСКИЙ
ПЕКИН.

САМОЛЕТ ИЛ-96Т

ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ
ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

Самолет Ил-96Т, построенный на авиазаводе в Воронеже, получил сертификат летной годности, сообщили в авиарегистре Межгосударственного авиационного комитета. Наличие сертификата является обязательным условием продвижения машины на внутреннем и международном рынках воздушных перевозок.

По своим характеристикам Ил-96Т аналогичен американскому транспортному самолету «Боинг-747». Первый Ил-96Т приобретает «Аэрофлот—Российские международные авиалинии».

Прайм-ТАСС.



РАМЭ И СОРОСС-

СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

В целях повышения эффективности перевозок российских внешнеторговых грузов и их транспортно-экспедиторской обработки РАМЭ и СОРОСС договорились:

РАМЭ рекомендует своим членам преимущественное использование российских судов при экспортно-импортных перевозках.

СОРОСС рекомендует своим членам содействовать при использовании их судов привлечению к транспортному экспедированию экспедиторов—членов РАМЭ, создавая им условия наибольшего благоприятствования.

РАМЭ и СОРОСС объединяют усилия в создании для своих членов наиболее конкурентных условий перевозок внешнеторговых грузов по сравнению с организациями, не являющимися членами этих объединений.

Рекомендовать членам СОРОССа и РАМЭ заключать рамочные соглашения о порядке и условиях предъявления грузов и тоннажа под перевозки, связанные с внешнеторговыми операциями.

Объединять усилия специалистов сторон в законодательной и нормотворческой инициативе, создании совместных рабочих групп по рассмотрению проектов законов,

других нормативных актов, направленных на регулирование деятельности морского флота и экспедиторов, связанных с работой морского флота, до стадии их принятия и утверждения.

Регулярно информировать друг друга о деятельности своих организаций. Вести в практику взаимное приглашение на проводимые сторонами конференции, совещания и другие мероприятия, касающиеся взаимной деятельности. Совместно прорабатывать предложения по вопросам, касающимся деятельности членов СОРОССа и РАМЭ, представляющим взаимный интерес и рассматриваемым органами управления и общественными организациями высшего уровня.

С целью обеспечения реализации настоящего соглашения Совет СОРОССа и Совет РАМЭ будут регулярно рассматривать выполнение данного соглашения.

Дмитрий ЗОТОВ,
президент Российской ассоциации
международных экспедиторов.

Михаил РОМАНОВСКИЙ,
президент Союза
российских судовладельцев.

(Продолжение. Начало на стр.8)

гие из вас почувствовали это на себе.

Причин для этого вполне достаточно.

Во-первых, это отсутствие эффективной конкуренции как внутри отрасли, так и со стороны других видов транспорта.

Во-вторых, это автоматическая индексация, не отслеживающая изменений в издержках железнодорожного транспорта.

В-третьих, это опережающий рост железнодорожных тарифов по сравнению с ценами производителей промышленной продукции.

Сочетание этих факторов привело к тому, что проблема государственного регулирования на транспорте стала носить не только экономический характер, но и приобрела ярко выраженную политическую окраску. Примеров этому достаточно. Это и ожесточенные дискуссии в средствах массовой информации, и постоянная апелляция к Президенту страны, обращения и жалобы в Правительство России по вопросам тарифной политики со стороны отдельных товаропроизводителей, ассоциаций, губернаторов, профсоюзов, Федерального Собрания, министерств и ведомств. Их объединяет одно

— претензии к высокому уровню железнодорожных тарифов. Аргументы высказываются самые разные.

Сельскохозяйственные товаропроизводители указывают на диспаритет цен на сельскохозяйственную продукцию и транспортные услуги.

Предприятия производства черной металлопродукции, угольная отрасль, цветная и черная металлургия, химическая и нефтехимическая отрасли строительства высказывают постоянно жалобы на чрезмерно высокий уровень рентабельности соответствующих железнодорожных перевозок. Почтовики настаивают на одинаковом темпе индексации тарифов на почтовые услуги и железнодорожные тарифы.

Изменение в системе относительных цен и конъюнктуры внутреннего рынка породили множество жалоб на рост транспортной составляющей в конечной цене продукции. Изменение мировых цен на ряд товаров привело к падению эффективности экспорта, что поставило на ряд убыточности даже традиционные источники поступления в страну.

Неудовлетворительное состояние государственных финансов. Необходимое сокращение соответствующих расходов

(Окончание на стр.12)

ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

№ АМЭ-288 от 30.07.98 г.

МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РФ
Генеральному директору ЦФТО МПС
Анненкову А. В.

По сообщению экспедиторов из Санкт-Петербурга, Октябрьская дорога известила всех грузоотправителей и экспедиторов, что действующие договорные ставки на перевозку внешнеторговых грузов продлеваются не будут, и с 1 августа перевозки должны оплачиваться по тарифу преysкуранта 10-01. Это означает увеличение провозной платы примерно на 200 долларов за контейнер.

Следовательно, внешнеторговые компании, доставляющие свои грузы по уже заключенным контрактам на/из предприятий Северо-Запада и на станцию Москва-Октябрьская, вынуждены либо поставлять товары себе в убыток, либо приостановить поставки.

Учитывая, что это приведет к резкому сокращению внешней торговли и, следовательно, поступлению валюты от этих операций, а также то, что это противоречит тарифной политике, прошу Вас, уважаемый Александр Васильевич, отменить вышеуказанное решение Октябрьской железной дороги.

Прошу сообщить Ваше решение.

Дмитрий ЗОТОВ,
президент РАМЭ

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

на № АМЭ-288 от 30.07.98 г.

Президенту Российской ассоциации международных экспедиторов

Зотову Д. К.

Копия:

Начальнику Октябрьской железной дороги

Кузнецову А. П.

На Ваш запрос от 30.07.98 г. о порядке расчетов за перевозки грузов в международном сообщении ЦФТО МПС России сообщает следующее.

Оплата провозных платежей за международные перевозки по РЖД может быть осуществлена как в рублях по тарифу преysкуранта 10-01, кроме транзитных, так и по ставкам тарифной политики через экспедиторские организации, имеющие договор с ЦФТО МПС России.

При этом при расчетах по ставкам преysкуранта 10-01 платежи осуществляются на станции отправления (за экспортные перевозки или импортные через порты) или назначения (импортные перевозки). При расчетах по ставкам тарифной политики в соответствии с телеграммой МПС России

(Продолжение на стр.13)

(Окончание. Начало на стр.8)

госбюджета приводит к тому, что все чаще поступают предложения о снижении железнодорожных тарифов на воинские специальные перевозки.

Из года в год возникает проблема финансирования железнодорожных перевозок в районы Крайнего Севера.

В Правительство России, во ФСЕМТ России постоянно поступают жалобы по вопросу дискриминации потребителей транспортных услуг.

На некоторых железных дорогах введено в обиход понятие уполномоченных перевозчиков дороги. Считаю такую практику для избранных клиентов недопустимой и мы приложим все силы к ее прекращению.

Кроме общей проблемы высокого уровня грузовых железнодорожных тарифов, четко обнажились и другие. Назрела необходимость пересмотра Перечня видов работы и услуг, выполняемых предприятиями железнодорожного транспорта по свободным договорным тарифам, и установления государственного контроля в этих вопросах.

Работа в этом направлении уже проводится, и здесь мы рассчитываем в первую очередь на партнерское взаимоотношение между предприятиями железнодорожного транспорта и потребителями транспортных услуг, конструктивный диалог заинтересованных сторон по всем спорным вопросам.

В соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях», Положением о ФСЕМТе России главной задачей службы и целью государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте является реализация тарифной политики, которая должна обеспечить баланс интересов государства, железнодорожного транспорта и потребителей транспортных услуг, стимулировать эффективную и качественную работу железных дорог.

Государственное регулирование тарифов будет осуществляться комплексно с учетом народнохозяйственных и отраслевых условий, структурного реформирования отрасли и направлено на усиление роли тарифов, деятельности железнодорожного транспорта.

На наш взгляд, основными задачами государственного регулирования тарифов и сборов на железнодорожном транспорте являются: обеспечение устойчивого финансового положения железнодорожного транспорта, обеспечение его приоритетного развития, обеспечение гибкой системы государственного регулирования рынка транспортных услуг, учитывающей уровень монополизации, наличие конкуренции со стороны других видов транспорта, в том чис-

ле обеспечение рационального соотношения регулируемых и свободных тарифов, реализация принципа против затрат при установлении уровня тарифов и сборов и формирование системы их построения, обеспечение соответствующей системы тарифов и сборов в рыночных условиях хозяйствования.

Тарифы должны учитывать прогнозируемые изменения в объемах и структуре перевозок, изменения цен на потребляемые железнодорожным транспортом ресурсы, уровень заработной платы, амортизации, а также влияние других элементов в структуре и стационарных расходах, обеспечение жесткого контроля за издержками в отрасли, в том числе по оплате труда, инвестициям и другим ценообразующим факторам, обеспечение равных условий доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта различных потребителей транспортных услуг.

Должен обеспечиваться комплексный подход к политике государственного регулирования, включающий сбалансированность тарифных и иных форм регулирования, учитывающий меры по структурному реформированию отрасли.

Задача уменьшения тарифной нагрузки на потребителей может быть решена в рамках политики снижения общего уровня тарифов, а также обеспечения прозрачности финансовых потоков в отрасли и структуры тарифов.

В целях реализации государственной тарифной политики в совершенствовании механизма ценообразования, обеспечения эффективного функционирования федерального железнодорожного транспорта и защиты интересов потребителей транспортных услуг создана специальная Правительственная комиссия, о которой сегодня говорил Борис Ефимович, под председательством заместителя Председателя Правительства Бориса Ефимовича Немцова. В ее состав вошли руководители ФСЕМТ России, МПС, Министерства экономики, Государственного антимонопольного комитета, Министерства финансов, сотрудники аппарата Правительства Российской Федерации. Главный принцип ее деятельности прост и состоит в следующем. Все тарифы, преysкурантные, исключительные тарифы, однотипные по видам грузов в зависимости от сроков оплаты и объемов грузов, предъявляемых к перевозке, а также сезонные понижения тарифов должны быть едиными для всех грузоотправителей-экспедиторов.

Безусловно, есть объективный конфликт. Он существует. Разные интересы сегодня у службы и разные интересы сегодня у МПС, хотя я понимаю, что идея одна и та же — достаток нашей страны.

РАЗВИТИЮ ПЕРЕВОЗОК ПО ТРАНССИБУ**ПРЕПЯТСТВУЕТ ОТСУТСТВИЕ ЧЕТКОЙ СХЕМЫ
МОРСКОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ
ЯПОНСКИМИ И РОССИЙСКИМИ ПОРТАМИ**

Развитию железнодорожных контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали, одной из самых развитых магистралей в мире, мешает отсутствие действующей схемы грузового морского сообщения между японскими и российскими морскими портами в Японском море.

Как сообщил первый заместитель министра путей сообщения РФ Валерий Ковалев, в настоящее время на этом морском участке существует монополия на перевозки грузов, «поделенная» между Дальневосточным морским пароходством и Японской судоходной компанией. При этом тарифы на морские перевозки превышают железнодорожные в десять раз, что вынуждает грузоотправителей использовать другие компании и отправлять грузы в Европу морем.

Важным фактором ухода грузов с Транссиба, отметил зам. министра, является нерегулярность рейсов судов между портами Японии и России, в то время как на Европу суда ходят по жесткому графику.

По словам В. Ковалева, за 1997 год специальная рабочая группа под председательством министра путей сообщения смогла устранить большинство причин ухода грузов с Транссиба. В том числе были достигнуты договоренности с таможенниками России и ряда западных стран о быстром оформлении таможенных документов на транзитные грузы для Транссиба. Это позволило снизить время в пути транзитного груза из порта Находка до Берлина с 36 до 18 суток, а также добиться жесткого графика следования контейнерных поездов. Одновременно были оптимизированы тарифы на сквозной провоз грузов в Европу с железнодорожными

компаниями европейского участка пути. Вместе с тем, остаются еще некоторые проблемы на направлениях Транссиба Европа—Азия, Дальний Восток—Азия, связанные с таможенным оформлением на границах стран ближнего зарубежья.

Он отметил, что японская сторона узнав о значительных изменениях условий на Транссибирском пути, выразила готовность возобновить поставки грузов в Европу через Транссиб, а также согласилась с необходимостью организовать доступ в свои порты судов с другими иностранными флагами.

В.Ковалев сообщил также, что состоявшийся визит в Японию российской делегации, в состав которой вошли также представители Министерства экономики РФ, администрации Приморского края, ГТК России и морского торгового порта Находка, был намечен как один из конкретных шагов в реализации плана Ельцина—Хасимото. Его составной частью является обсуждение с представителями японского правительства вопросов возрождения Транссибирской магистрали. В частности, во время рабочих встреч российской делегации с представителями деловых кругов Японии российская сторона согласилась рассмотреть некоторые предложения японских компаний по поставкам рельсов для дальневосточной части Транссиба, а также некоторых телекоммуникационных проектов.

Вопрос о наполнении грузопотоком Транссиба активно поддерживается в правительстве РФ. Полнокроевое функционирование этой уникальной магистрали поможет решить вопросы поднятия экономики примыкающих к Транссибу регионов.

**МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ
АО "ИНТЕРСТАТУС" К и а центр**

3 - 4 декабря 1998 года

Международный информационно-практический семинар**"Информационные технологии
в логистических системах"**

- + Информационная логистика.
- + Современные системы передачи информации
- + Интернет - технологии и логистика
- + Программные продукты для решения логистических задач
- + Реинжиниринг. Комплексная автоматизация компании.

Демонстрация программных продуктов. Участники получают практические и маркетинговые материалы, демоверсии программ.

Стоимость участия 1 чел. составляет 200 у.е. +НДС
Тел.: (095)482-08-37, факс: 482-43-22; www.llc.ru

ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

(Продолжение. Начало на стр.12)

от 17.08.98 г. № 673 оплата провозных платежей за весь путь следования по территории России осуществляется в СКВ на валютные счета МПС России.

В настоящее время право установления пониженных тарифов на грузовые перевозки в пределах одной железной дороги, кроме экспортно-импортных и транзитных, предоставлено начальникам железных дорог.

Вопросы о согласовании скидок (спецставок) со ставок тарифной политики на перевозки по РЖД экспортно-импортных и транзитных грузов рассматриваются рабочей группой при Правительственной комиссии по совершенствованию государственной тарифной политики на федеральном железнодорожном транспорте при предоставлении установленным порядком экономического обоснования запрашиваемых условий перевозки, с подтверждением их железной дорогой отправления груза.

Что касается тарифов на перевозку грузов в контейнерах, то в целях обеспечения конкурентоспособности перевозок контейнеров (как парка МПС России, так и собственных) по РЖД на станции Московского узла при расчетах установленным порядком в СКВ через экспедиторские организации в 1998 году действуют спецставки, объявленные на рынке перевозок письмом МПС России от 31.12.97 г. № ЦФТО ГТ-14/0/623.

**Анненков А. В.,
генеральный директор ЦФТО МПС**

№ АМЭ-1/266 от 26.06.98 г.

**Председателю Государственной Думы
Федерального Собрания Российской
Федерации
Селезневу Г. Н.**

Комитет по промышленности, строительству, транспорту и энергетике принял решение внести на рассмотрение Государственной Думы проект Федерального закона «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации», в котором содержатся основания для функционирования трех разновидностей морских портов (торговых, рыбных, специализированных) в одном порту.

Российская ассоциация международных экспедиторов поддерживает предложение Ассоциации морских торговых портов о внесении в указанный проект закона положения о создании единой морской администрации в каждом морском порту.

Создание нескольких морских администраций (торговой, рыбной и специализированной) в одном порту противоречит принципу единства государственного портового контроля, затрудняет создание программы развития мощностей порта и создает ненужную конкуренцию внутри порта, ухудшая обеспечение конкурентоспособности порта на мировом рынке транспортных услуг, что может повлечь уход судовладельцев в иностранные порты и, следовательно, потерю валютных поступлений для нашего государства.

**Дмитрий ЗОТОВ,
президент РАМЭ.**

ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

№ АМЭ-1/278

от 13.07.98

Начальнику Департамента регулирования производственной деятельности морского транспорта Гришину Б. С.

В совет и дирекцию Российской ассоциации международных экспедиторов с начала текущего года поступило несколько обращений от отечественных экспедиторов, предоставляющих услуги в российских портах Владивосток, Ванино, Врангель, Находка и др. с просьбой оказать содействие в защите интересов российских национальных экспедиторов от иностранных экспедиторских фирм, действующих в перечисленных портах.

Суть дела заключается в нарушении иностранными фирмами правил предоставления тальманских услуг, демпинговом снижении ставок за тальманские услуги и недобросовестную конкуренцию. В качестве примера прилагаем письмо отечественного экспедитора из Владивостока фирмы «Фейр Тэлл Сервис Ко. Лтд».

Просим Вас, уважаемый Борис Сергеевич, дать поручение принять меры по наведению порядка в указанном деле и защите интересов национальных российских экспедиторов.

С этой целью, по нашему мнению, в развитие пункта 2 Постановления Правительства Российской Федерации от 24.06.98 № 641 было бы целесообразно ввести лицензирование тальманской деятельности и установить минимальные пределы ставок, в частности, на тальманские услуги.

Введение этих мер помогло бы создать равные условия для выступления всех экспедиторов в портах и сохранило бы валютные поступления в России.

С уважением,

Дмитрий ЗОТОВ,
президент РАМЭ
Валентин БАЛАЛАЕВ,
генеральный директор РАМЭ.

№ АМЭ-1/272

от 13.07.98

Начальнику Департамента налоговых реформ Министерства финансов Российской Федерации Иванееву А. И.

Инструкцией Госналогслужбы России от 11.10.95 № 39 «О порядке исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость» (пункт 14) установлено, что услуги по экспедированию экспортируемых за пределы территорий государств-участников СНГ грузов и транзитных грузов относятся к экспортным услугам и, соответственно, освобождаются от налога на добавленную стоимость в порядке, установленном вышеупомянутым пунктом инструкции.

Вместе с тем, местные налоговые службы нарушают существующий порядок определения оборота, облагаемого налогом на добавленную стоимость у транспортно-экспедиторских организаций, и ликвидируют предоставленные им законом льготы в части взимания НДС с услуг, связанных с экспортом и транзитом товаров.

В качестве примера прилагаем копию письма Госналогинспекции по г. Находке.

Российская ассоциация международных экспедиторов просит Вас дать разъяснения по поставленному вопросу.

С уважением,

Валентин БАЛАЛАЕВ,
генеральный директор РАМЭ

СТАНОВЛЕНИЕ И ОБЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА (ТДК) РОССИИ

Устойчивое функционирование транспортных коммуникаций и систем имеет важнейшее значение для сохранения территориальной целостности и единства Российского государства, обеспечения его экономической независимости, гарантий соблюдения закрепленных в Конституции прав на свободу перемещения граждан и беспрепятственное перемещение товаров через административные границы территорий.

В настоящее время в транспортно-дорожном комплексе занято более 4 млн. человек. Доля продукции транспортного сектора в валовом внутреннем продукте страны составляет 8%. Услуги пассажирского транспорта составляют 38% от общего объема оказываемых населению услуг.

18 сентября

1991 года можно считать официальным днем рождения новой системы управления транспортным процессом. Минтрансу РСФСР (в составе которого были созданы департаменты железнодорожного, воздушного и морского транспорта), как центральному органу, было предоставлено право осуществлять контроль за выполнением государственными концернами и ассоциациями, входящими в состав транспортно-дорожного комплекса РСФСР, делегированных им функций органов государственного управления.

В целях развития предпринимательства и конкуренции, преодоления монополизма в ТДК России реализуется программа приватизации и акционирования предприятий транспорта и дорожного хозяйства.

Уже к началу 1995 года были преобразованы в акционерные общества 66 предприятий воздушного транспорта (29% от общего числа предприятий, подлежащих преобразованию в акционерные общества), 74 предприятия морского транспорта (70%), 128 предприятий речного транспорта (94%), 1996 предприятий автомобильного транспорта (45%), 44 предприятия дорожного хозяйства (11%). При этом имущество, предназначенное для обеспечения безопасного функционирования транспортных систем, по решению Правительства передано в ведение Минтранса России (13% основных фондов).

Коренные изменения в структуре собственности происходят в ТДК не только путем приватизации государственных предприятий, но более интенсивно за счет создания новых предпринимательских структур, которые приобретают подвижной состав и транспортный флот, успешно осваивают коммерчески перспективные направ-

СОДЕРЖАНИЕ:

	стр.
Становление и общее состояние транспортно-дорожного комплекса России	14
Итоги работы и реформирования транспортного комплекса России	15
Проблемы и объективные условия работы на транспортно-экспедиторском рынке России	16
Проблематика Евразийских транспортных коридоров	16
Международные транспортные коридоры, представляющие интерес для России	17
Состояние и проблемы отдельных видов транспорта	18
Морской транспорт	18
Речной флот	19
Железнодорожный транспорт	20
Воздушный транспорт	21
Автомобильный транспорт	21

СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА РОССИИ

Анатолий НАЗАРОВ,
президент СП «Концерн Союзвнештранс»

ления деятельности и виды перевозок.

Во вновь созданных предпринимательских структурах основная часть приходится на менее капиталоемкий автомобильный транспорт. В распоряжении 120 тысяч семейных предприятий автомобильного сектора находится 418 тысяч грузовых автомобилей и 49 тысяч автобусов.

Разукрупнение предприятий и сокращение числа государственных предприятий путем их приватизации являются составными частями проводимой Программы демонополизации транспортно-дорожного комплекса и развития конкуренции на рынках транспортных услуг в Российской Федерации.

В настоящее время в ТДК России практически сформировалась структура по государственному регулированию и лицензированию транспортной деятельности, преследующая две основные цели. Во-первых, допуск новых предприятий на рынок транспортных услуг при условии обеспечения безопасного движения, полетов, судоходства и соблюдения установленных экологических норм при эксплуатации транспортных средств. Во-вторых, защиту интересов потребителей транспортных услуг и соблюдение требований антимонопольного законодательства.

В ходе реформы на транспорте произошло разгосударствление и приватизация транспортного и складского хозяйства России, началось формирование рынка транспортных и транспортно-экспедиторских услуг. Так, по данным Министерства транспорта РФ, на территории республики в на-

чале 1997 г. на автомобильном транспорте свои услуги клиентам предлагали свыше 366 тысяч автохозяйств, на внутреннем водном транспорте — 4,8 тысячи перевозчиков, на морском — свыше 1,1 тысячи судовладельцев, на воздушном — свыше 400 перевозчиков с различными видами собственности.

По данным Министерства транспорта РФ, транспортная сеть России в настоящее время составляет 902 тыс. км автомобильных дорог, в том числе 680 тыс. км автодорог с твердым покрытием, 158 тыс. км железнодорожных линий и подъездных путей, включая 87 тыс. км магистральных железнодорожных путей, 203 тыс. км магистральных трубопроводов, 100 тыс. км внутренних водных путей. Протяженность эксплуатируемых воздушных линий достигает 1 млн. км.

Однако в реновацию и развитие транспорта с каждым годом инвестируется все меньше средств. Вследствие спада производства и снижения платежеспособности клиентуры, роста цен и инфляции инвестиционные возможности предприятий транспортного комплекса сокращаются. Резко умень-

шается требуется 10-12 млрд. долл. В государственном бюджете таких средств нет. В связи с этим возникает проблема определения приоритетных направлений инвестиций и поиска источников финансирования.

ИТОГИ РАБОТЫ И РЕФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

По результатам 1997 года транспортный комплекс не только не достиг стабилизации, но даже снизил объемы производства на фоне роста показателей других отраслей. За 10 месяцев 1997 г. убыточными по финансовым результатам оказались более 2/3 транспортных предприятий РФ, относящихся к системе Минтранса. Убытки понесли 2906 предприятий (68,8% от их общего числа), что на 5,5% превышает аналогичный показатель за соответствующий период 1996 года. Сумма убытков составила 4920,1 млрд. неденоминированных рублей. На автотранспорт падает наибольшее число убыточных предприятий. Несколько сократилось количество нерентабельных морских и речных предприятий транспорта.

Дебиторская задолженность в транспортном комплексе к началу ноября достигла 17,8 трлн. руб., увеличившись против начала года на 20%. Суммарная кредиторская задолженность составила 22,1 трлн. руб. с приростом с начала года в 1,3 раза.

Тяжелая ситуация, в которой оказался транспорт РФ, связана со следующими основными факторами:

- неудовлетворительный менеджмент,
- неконкурентоспособность отрасли,
- отсутствие четкой статистики,
- сдача позиций по грузопотокам в пользу перевозчиков других стран и потеря доходов от перевозок экспортных и импортных грузов,
- определенное отрицательное влияние ряда нормативных актов, принятых за последние годы и определяющих принципы налоговой системы страны, системы платежей, транспортных налогов, а также дополнительные сборы и платежи с транспортных средств. Налоговый режим не обеспечивает экономический интерес перевозчикам работать под российским флагом, что ставит российского перевозчика в неравное положение относительно зарубежного конкурента.

Проблемы действующего законодательства в вопросах землепользования, арендных отношений, разграничения полномочий и предметов ведения между федеральными органами и субъектами Федерации сдерживают развитие транспортной инфраструктуры портов, дорог, терминалов.

В 1997 году правительство одобрило «Концепцию государственной транспортной политики», однако в документе много общих требований, но мало конкрет-

(Продолжение на стр.16)

УЧАСТИЕ РОССИИ В ПРОЕКТЕ TRASECA — ВОЗМОЖНО

Участие России в проекте интермодального транспортного коридора Азия—Кавказ—Европа (TRASECA) возможно.

Об этом заявил заместитель министра транспорта РФ Евгений Казанцев, возглавлявший российскую делегацию на международной конференции «TRASECA-98», которая состоялась в Баку.

Как подчеркнул замминистра, «Россия так же, как и Китай, США и Япония, не подписала итоговых документов, принятых на конференции, но оставила за собой право присоединиться к проекту «Восстановление исторического шелкового пути» после детального изучения всех параметров этой транспортной системы».

Замминистра отметил, что Россия не участвовала в подготовке проектных документов по данному транспортному коридору, однако считает его достаточно перспективным, учитывая поддержку проекта ЕС и ЕБРР. К тому же из 12 стран СНГ 10 являются участниками.

Тем не менее, по словам Е. Казанцева, поддержка TRASECA, Россия одновременно напомнила участникам проекта, что для его полной реализации потребуются «огромные средства, исчисляемые миллиардами долларов».

«Мы, — сказал замминистра, — предложили участникам TRASECA обсудить возможность использования действующих Транссиба и Турксиба, а также внутренних водных путей России, соединяющих Каспий с Черным морем, что позволит избежать четырех дорогостоящих перевалок грузов в этих бассейнах».

Значительная часть транспортного коридора TRASECA, отметил Е. Казанцев, сегодня уже действует. Путь проходит, в частности, через территории Китая, Монголии, среднеазиатских республик, Ирана, Кавказа, Украины и далее в Европу.

В связи с этим Е. Казанцев привел следующие цифры: тарифы перевозок по российской транспортной схеме в 1,7 раза дешевле, чем по TRASECA, сроки доставки грузов — почти в 2 раза быстрее. К тому же в рамках модернизации TRASECA предстоит преодолеть горные ущелья и реки в сейсмически опасных районах.

В ТАТАРСТАНЕ УЧРЕЖДЕНА ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА

Президент Татарстана Минтимер Шаймиев подписал принятый Госсоветом республики закон «О свободной экономической зоне «Елабуга». Зона площадью 16,5 квадратного километра создается на территории промышленной площадки Елабужского автозавода, в ней устанавливается льготный режим предпринимательской деятельности. Предполагается, что создание зоны обеспечит только жителям Елабуги около 18 тысяч рабочих мест и будет способствовать привлечению инвестиций для выпуска конкурентоспособных легковых автомобилей.

НА ВЗГЛЯД ЭКСПЕДИТОРА

шны закупки транспортных средств, обслуживания и запасных частей за счет средств государственного бюджета. Если в 1985 г. удельный вес соответствующих инвестиций в транспортный сектор в общем объеме капиталовложений в народное хозяйство составлял 12,9%, то в 1993 г. он снизился до 8%. В результате в транспортном комплексе не обеспечивается даже простое воспроизводство основных фондов. Парк транспортных средств находится в неудовлетворительном состоянии. Технические характеристики эксплуатируемых транспортных средств и систем значительно отстают от современного мирового уровня, в первую очередь по показателям энергоснабжения, безопасности, экономичности. Степень износа транспортных средств в целом по транспортному комплексу составляет свыше 50%, а по воздушным судам — 70%.

Принятие государственных программ по возрождению отдельных видов транспорта не привело к изменению ситуации в отрасли, поскольку денег под выделенные проекты в бюджете России нет. Разгосударствление, приватизация и акционирование не привели к желаемому увеличению внебюджетного финансирования, а лишь распылили и без того скудные накопления предприятий транспорта.

Согласно оценке отечественных и зарубежных специалистов, для реконструкции действующих и строительства новых транспортных мощностей в России минимально

УКРАИНА ВВЕЛА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ РОССИЙСКИХ ИМПОРТЕРОВ-ДОЛЖНИКОВ

Министерство внешних экономических связей и торговли Украины издало приказ о переводе на режим индивидуального лицензирования деятельность 55 российских импортеров украинской продукции и до полного погашения ими просроченной задолженности субъектам внешнеэкономической деятельности всех форм собственности Украины. Как сообщили в министерстве, режим индивидуального лицензирования предусматривает получение одноразовой лицензии министерства на каждый случай импорта с Украины продукции или товаров. Расчеты по внешнеэкономическим контрактам не должны превышать 90 календарных дней с момента поставки товара или продукции.

Прайм-ТАСС.

РОССИИ И БЕЛОРУССИИ — НЕОБХОДИМ ЕДИННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТАРИФ

Для России и Белоруссии должен существовать единый тариф провоза грузов по железным дорогам. Пока же российские тарифы в три раза выше, чем в других государствах постсоветского пространства, и поэтому Белоруссия предпочитает отправлять свои грузы в Азиатско-Тихоокеанский регион в обход. Так президент Белоруссии Александр Лукашенко ответил во Владивостоке на вопрос о возможности более интенсивной эксплуатации железной дороги, соединяющей Находку в Приморском крае и Брест в Белоруссии.

По подсчетам российских экономистов, по этой магистрали можно ежегодно провозить миллион контейнеров из стран Западной Европы в государства АТР и в обратную сторону. На транзите контейнеров Россия и Белоруссия могли бы зарабатывать более двух миллиардов долларов в год. Пока же контейнеров проходит в 20 раз меньше. Повышение эффективности железной дороги Находка — Брест в большей степени зависит от российской стороны.

Белоруссия ведет переговоры с российскими рыбаками о поставке с Дальнего Востока рыбы и надеется, что со временем ее будет поступать столько, сколько во времена СССР. Железнодорожные тарифы должны прийти к оптимальному уровню, что будет стимулировать доставку рыбной продукции с Тихоокеанского побережья России в Белоруссию. А оттуда, в свою очередь, пойдут в страны АТР белорусские грузы.

В прошлом году экспорт товаров из Белоруссии в Южную Корею вырос в четыре раза, а в Китай и Индию — утроился. «Беларусь рассматривает Азиатско-Тихоокеанский регион как очень перспективный», — отметил А. Лукашенко.

ных рекомендаций, как и за счет каких средств реализовать эти требования, поэтому эксперты полагают, что концепция сама по себе не решит проблем транспорта РФ.

ПРОБЛЕМЫ И ОБЪЕКТИВНЫЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ НА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОМ РЫНКЕ РОССИИ

1 Вследствие смены базисных условий поставок при экспорте товаров с CIF на FOB или даже EXW, а при импорте — наоборот с FOB на CIF, CIP, DDU, DDP в контрактах купли-продажи плательщиком фрахта выступает иностранная сторона. В результате чего вместе с иностранным перевозчиком на российский рынок начинает проникать и иностранный экспедитор, которого, как правило, связывают с первым многолетние деловые связи.

1 Безудержный рост тарифов на транспортировку грузов внутри бывшего СССР, особенно на железнодорожном и автомобильном транспорте, и неспособность значительной части клиентуры при оплате транспортных расходов также способствуют изменению базиса поставок товаров и проникновению на рынок СНГ иностранных экспедиторов.

1 Неразумная тарифная политика большинства портов бывшего СССР и криминальная ситуация в портах, ведущая к росту хищений товаров при транспортировке и перевалке способствуют переключению больших объемов грузопотоков на порты Финляндии, Греции, Италии, Польши и ФРГ.

1 Неконкурентоспособность экспедиторов и перевозчиков СНГ, особенно при автомобильных перевозках, так как автотехника производства бывшего СССР не соответствует мировым стандартам. В то же время при закупке за рубежом с учетом импортных пошлин и налогов российским импортерам (экспедиторам и перевозчикам) фактически приходится платить двойную цену.

1 Ограничение ответственности внутренних перевозчиков при транспортировке экспортно-импортных грузов по территории СНГ.

1 Нехватка людей и средств для охраны грузов при их перевалке в торговых портах и при перевозке по железной дороге, автомобильным и авиационным транспортом.

1 Отсутствие различного подхода в Министерстве транспорта РФ и МПС к функциям внутреннего и международного экспедитора привело к тому, что внутренние перевозчики стали претендовать на роль международного экспедитора, не имея для этого профессиональных знаний, особенно при интермодальных перевозках. Следствием этого стало то, что на каждом виде транспорта Министерством транспорта РФ было введено самостоятельное лицензирование транспортно-экспедиторской и брокерской деятельности.

1 Недостаточный контроль со стороны

Министерства транспорта и МВЭС РФ за деятельностью иностранных перевозчиков и экспедиторов на территории РФ и соблюдением ими соответствующих межправительственных соглашений, отсутствие системы протекционизма для местных экспедиторов.

В результате этого, например, голландские автоперевозчики за последние годы увеличили свою долю в перевозках грузов между двумя странами примерно в 2,5 раза, в то же время российские перевозчики только на несколько процентов.

Вследствие отсутствия политики протекционизма российским перевозчикам и экспедиторам на транспортном рынке России активные позиции занимают иностранные экспедиторские фирмы, такие как «Данзас», «Панальпина» (Швейцария), «Спедишен Сервис», «Кепстоу Фрейт», «Барри Мартин», «Морлайнз» (Великобритания), «Бафф Лимитид» (Латвия), «Шенкер», «Кюне унд Нагель», «Милитцер унд Мюнх» (Германия), «ВР» (Германия), «Хуалинтакескус», «Джон Нурминен» (Финляндия), «Ниссин», «Тойо Транс», «Ай-Ти-Эс» (Япония), «Си-Лэнд Ложистик» (США), «Ли Мухред» (Индия), «Зюст Амброзетти», «Кастеллетти» (Италия) и другие.

Успешно занимаются экспедированием и продажей своих услуг на рынках стран СНГ самостоятельно или через свою агентскую сеть представительства или дочерние фирмы, крупные судовладельческие компании «Си Лэнд», «Лайк Лайнз» (США), «Бруно Бишофф», «Хорнлини» (ФРГ), «Аалерс Ланз» (Бельгия), «Кнем» (Голландия), «Блю Воттер» (Дания), «СЖН» (Франция), «ЗИМ» (Израиль), международная организация «Интерконтэйнер/Интерфриго» (Швейцария), авиакомпания «Люфтганза», «Дельта», «Бритиш Эйрлайнз», «Джапан Эйрлайнз», курьерские «Ти-Эн-Ти», «Ди-Эйч-Эл» и другие.

При этом необходимо отметить, что в большинстве своем эти компании имеют свои представительские офисы в Москве и других крупных городах России.

Следует отметить, что активную позицию на рынке занимают экспедиторские компании, созданные с участием российских перевозчиков, такие, как «Мультимодал», «Трансрейл/Рейлсервис», «Аппарель», «Трансбайбириан Экспрес Контейнер Инк.», «Система» и другие (при МПС РФ); «Совмортранс», «Совтрансавто» и «Совинтеравтосервис».

ПРОБЛЕМАТИКА ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ *

Развитие рыночных отношений в России, изменение отраслевых и территориально-хозяйственных связей, интеграция России в мировую экономическую систему предопределяют возрастание роли транспорта в народном хозяйстве и требуют создания высокоэффективных логистических систем и транспортных коридоров. Все более актуальными становятся задачи ускоренного оборота материальных ценностей, своевременной и качественной доставки товаров по назначению.

Однако выполнение этих задач осложнено рядом причин, одной из которых является дезинтеграция единой транспортной системы бывшего СССР. В результате этого главнейшая транспортная ось Восток — Запад, включающая Транссиб, магистрали Белоруссии и Прибалтики, порты Тихоокеанского побережья и Балтийского моря, которая потенциально и фактически имела для России важнейшее геополитическое значение, серьезно ослаблена. СССР в морских бассейнах европейской части страны (Балтийское, Черное, Азовское и Каспийское моря) имел 34 порта разной величины. А сейчас Россия располагает только 9 портами, причем в основном не относящимися к категории важнейших.

Россия потеряла выход на главнейшую водную артерию восточной и юго-восточной части Европы — Дунай, в то время как СССР имел на берегах этой реки 5 портов и



портопунктов. Более 50% мощностей транспортного машиностроения оказалось вне пределов России, в том числе 70% судостроения, 60% локомотиво- и вагоностроения, 75% предприятий обслуживания и строительства магистральных трубопроводов.

Положение осложняется еще и тем, что в транспортной политике стран СНГ и Балтии появляются новые ориентиры. Так, в конце 1993 года был подписан меморандум о развитии транспортного комплекса Центрально-азиатского региона стран-членов ОЭС (Организации экономического сотрудничества), в состав которой вошли Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджан, Иран, Афганистан, Турция и Пакистан. Главным звеном в транспортной политике стран-членов ОЭС при-

знано развитие железных дорог, автомагистралей и воздушного транспорта. Намечается расширение судоходства и портового хозяйства на Каспии. Особое внимание уделяется модернизации и новому строительству железнодорожной сети, осью которой к 2000 году должна стать Транскаспийская железнодорожная магистраль.

Таким образом, речь идет не только о потере Россией традиционных грузопотоков, но и уменьшении влияния в тех регионах, где она имела прочные позиции.

Геополитические и экономические аспекты новых транспортных проектов, разрабатываемых без участия России, столь важны, что основные из них нужно отметить:

— февраль 1997 г.: обсуждение в Ташкенте на встрече руководителей железнодорожных компаний республик Центральной Азии и Кавказа проекта Евразийского транспортного коридора «ТРАСЕКА», включающего железнодорожные и автомагистрали, которые свяжут Азию, Кавказ и Европу в единую транспортную систему;

— апрель 1997 г.: обсуждение представителями 18 стран конкретных соглашений по строительству и эксплуатации железнодорожной линии Кашгар (КНР) — Ош (Киргизия) — Андижан (Узбекистан) с перспективой соединения с железнодорожными путями Европы и транскитайской магистралью до Шанхая;

— апрель 1997 г.: конференция в Тбилиси по проектам интеграции транспортных сетей стран Черного моря и Центральной Азии в общеевропейскую транспортную систему;

— май 1997 г.: на саммите в Ашхабаде (участвовали главы государств и правительств Азербайджана, Афганистана, Ирана, Казахстана, Киргизии, Пакистана, Таджикистана, Турции, Туркмении и Узбекистана) подписан протокол о строительстве нефте- и газопровода из Турции в Пакистан через Афганистан. Туркмения, Турция и Иран заявили о возобновлении работ по сооружению газопровода с выходом на юг Европы.

Рынки СНГ активно осваиваются конкурентами из третьих стран. Так, объемы автотранспортных услуг на территории стран СНГ только на 14% обеспечиваются отечественными компаниями, а остальное отдано иностранным фирмам. Их ежегодная прибыль оценивается в 4 млрд. долл.

Утрата государственных позиций должна компенсироваться усилением позиций российского частного капитала. Минимальная задача, которую сегодня необходимо решить России и с которой согласны во всех странах СНГ, — это создать предпосылки для

формирования зоны свободной торговли, что, в свою очередь, приведет к активизации транспортных связей стран СНГ и будет способствовать формированию общего транспортного пространства и единых условий транзитного сообщения.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ИНТЕРЕС ДЛЯ РОССИИ

Важнейшим направлением инвестиционного сотрудничества России в области транспорта должно стать ее участие в создании так называемых международных транспортных коридоров. На 2-й Общевропейской конференции были утверждены 9 основных транспортных коридоров.

В частности, для России большой интерес представляет коридор №2, проходящий по маршруту Берлин—Варшава—Минск—Москва с продолжением до Нижнего Новгорода и с дальнейшим выходом на Транссиб. Российскую часть коридора составляют железнодорожная магистраль Красное—Москва и автомагистраль граница Республики Беларусь—Москва.

Второй транспортный коридор, представляющий интерес для России, проходит по маршруту: Таллинн—Рига—Каунас—Варшава с ответвлением: Рига—Калининград—Гданьск (коридор «ВИА БАЛТИКА»). Таким образом российская часть коридора включает автодороги: Гвардейск—Неман (на участке Толпаки) и Советск, Дорожное — государственная граница России с Польшей, а также параллельные участки железной дороги. Для РФ также целесообразно продление ответвления коридора через Щецин до Любека. По прогнозам, грузопоток на маршруте Калининград — государственная граница РФ с Польшей в 2000 году составит 1,0-1,6 млн. т, а интенсивность движения по автодороге — от 4 тыс. до 9 тыс. авт./сутки.

Третий коридор, важный для России (коридор №9), проходит по маршруту: Хельсинки—С.-Петербург—Москва—Киев—Любашевка—Кишинев—Бухарест—Димитровград—Александропулис с ответвлениями: Одесса—Любашевка (Раздельная) и Киев—Минск—Вильнюс—Калининград (Клайпеда). Российскую часть коридора составляют:

— железнодорожные магистрали: а) Кибартай—Нестеров—Калининград, б) граница с Финляндией — Выборг—С. Петербург—Москва;

— автомагистрали; а) граница с Литвой — Калининград, б) граница с Финляндией — Выборг—С.-Петербург—Псков—Невель — граница с Беларусью;

— авто- и железнодорожная магистраль Москва — граница с Украиной.

Следует также отметить Балтийские транспортные транзитные коридоры и организацию комбинированных маршрутов с использованием паромных переправ между портами Швеции, С.-Петербургом и портами Финляндии.

На территории РФ к объектам международной транспортной инфраструктуры

(Продолжение на стр.18)

**/ согласно определению Комитета по внутреннему транспорту ЭЭС ООН, транспортный коридор представляет географическое пространство, через которое проходят крупные транспортные потоки и которое охватывает инфраструктуру разных видов транспорта.*

УКРАИНА ВВОДИТ ЕДИНЫЙ ДОКУМЕНТ ДЛЯ УПЛАТЫ

ДЛЯ УПЛАТЫ ПЯТИ ТАМОЖЕННЫХ СБОРОВ

Начиная с 1 сентября уплата пяти видов сборов в пунктах пропуска через госграницу Украины будет проводиться по единому платежному документу — унифицированной таможенной квитанции.

Это определено постановлением кабинета министров Украины от 31 августа (№1357), принятым с целью выполнения указа президента от 20 июля 1998 года «Об упорядочении взимания сборов в пунктах пропуска через государственную границу Украины».

По унифицированной таможенной квитанции будут оплачиваться таможенные сборы, сборы за выполнение работ, связанных с предоставлением услуг во время проведения экологического контроля грузов и транспортных средств, сборы за проезд по автомобильным дорогам Украины транспортными средствами иностранных государств, плата за инспектирование подкарантинных материалов, а также сборы за выполнение работ, связанных с предоставлением услуг во время проведения государственного ветеринарного контроля.

Этот порядок будет действовать до введения единого таможенного сбора. Как сообщили в отделе по вопросам транспорта и связи аппарата кабинета министров, в настоящее время на пунктах пропуска через границу Украины взимает более 10 сборов.

Кроме того, правительство намерено в ближайшее время более чем на 30% снизить большинство ставок сборов, взимаемых на пунктах пропуска через госграницу.

УЧРЕЖДЕН

АВИАЦИОННЫЙ ЕВРОПЕЙСКО-РОССИЙСКИЙ КОНСОРЦИУМ

В России учрежден Авиационный европейско-российский консорциум для координации сотрудничества с «Эйрбас индастри». В новую структуру вошли ведущие авиационные НИИ, АНТК им. Туполева, АО «Авиастар», АО «Авиаэкспорт». Задача новой организации — проведение различных научно-исследовательских работ совместно с «Эйрбас индастри». Консорциум займется, в частности, проработкой участия России в проекте создания нового сверхзвукового самолета А3ХХ.

Прайм-ТАСС.

КАЖДЫЙ ВТОРОЙ САМОЛЕТ

СЛОМАН

Исправность парка военно-транспортной авиации, насчитывающего более 1200 самолетов, составляет сегодня около 60%, сообщили в Главном штабе ВВС России. Поступлений новых образцов авиационной техники не планируется до 2000-2001 года.

(Продолжение. Начало на стр.14)

также можно отнести инфраструктуру российских частей регионов: Евразийского, Баренцева и Балтийского морей. Здесь выделены три коридора: один «Север-Юг» — Ивало (Финляндия)—Никель—Печенга—Киркинес (Норвегия) и два «Восток-Запад»:

1 Мурманск/Архангельск—Кандалакша—Салла (Финляндия)—Хаппаранде (Швеция)—Нарвик (Норвегия).

1 Мурманск—Никель—Борисоглебск—Киркинес (Норвегия).

СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

С распадом СССР распался и его морской торговый флот. В результате раздела судов на севере отсутствует арктический танкерный флот, и для завоза топлива в Арктику и в районы Крайнего Севера приходится арендовать танкеры у Латвии и Финляндии. На Балтике нет рефрижераторных, наливных, балкерных судов, на юге не хватает сухогрузных.

Списание судов водит гораздо интенсивнее, чем пополнение.

Незамораживающих крупных портов в европейской части России осталось только два: Новороссийск и Мурманск. Лишилась страна и железнодорожных паромных переправ на Балтике, на Черном и Каспийском морях.

Использование услуг портов стран Балтии, Закавказья, Украины и Финляндии обходится России ежегодно не менее чем в 1,6 млрд. долл., а до 2000 года Россия потратит на транзит и перегрузку около 6 млрд. долл.

К этому надо добавить, что в портах в неудовлетворительном состоянии находится 35% причального флота, оградительные сооружения, построенные 80-100 лет назад. Требуется замены свыше 31% порталных кранов, проработавших 20 лет и более, почти 65% автопогрузчиков, трюмных машин и тягачей.

Нарушение сложившихся в СССР хозяйственных связей, падение объемов производства, резкое повышение цен на топливо и другие ресурсы, задержка с расчетами крайне отрицательно сказались на деятельности морского транспорта. Около 85% российских внешнеторговых грузов доставляет флот иностранных фрахтователей. Причиной стал, прежде всего, рост продаж экспортных грузов на базисных условиях поставки ФОБ, когда договор перевозки заключает покупатель. А обращение к иностранному перевозчику объясняется тем, что российское налоговое законодательство поставило российских судовладельцев, по сравнению с зарубежными, в неравное положение. Груз, перевозимый на российских судах, обходится покупателям гораздо дороже. И если, кроме этого, принять во внимание старение российского флота, средний возраст судов которого составляет 17,5 лет,

то его неконкурентоспособность становится абсолютно очевидной.

Сохранение такой ситуации с перевозкой грузов в последующие годы приведет к тому, что фрахт иностранного тоннажа обойдется России за период 1993-2000 гг. в 10,6 млрд. долл.

К работе с внешнеторговыми грузами привлекались морские порты, которые раньше их не перерабатывали: Совгавань, Сочи, Анапа, Геленджик, а также порты других ведомств и организаций — Кронштадт, Ломоносов и др. рыбные порты Калининграда и Находки.

В последнее время объемы перевалки экспортных грузов в некоторых портах России стали снижаться из-за высоких железнодорожных тарифов. Становится практически невыгодно вывозить продукцию с Урала и Западной Сибири через порты Дальнего Востока.

3 декабря 1992 г. вышел Указ Президента РФ № 1513 «О мерах по возрождению торгового флота России», а 8 октября 1993 г. принято Постановление № 996 «О реализации первоочередных мер по возрождению торгового флота России». Цель программы: восстановление высокоэффективной целостной системы морского транспорта, обеспечивающей потребности страны в каботажных и внешнеторговых перевозках за счет обновления флота, реконструкция и модернизация портовых перегрузочных комплексов для приведения в соответствие структуры материально-технической базы и структуры морских перевозок грузов и обработки их в портах, строительство новых портов и перегрузочных комплексов для переключения российских грузопотоков из портов ближнего зарубежья, реконструкция, модернизация и новое строительство объектов производственной инфраструктуры.

Помимо модернизации и реконструкции действующих перегрузочных комплексов, планируется ввести в строй 86 новых терминалов для перевалки самых различных грузов. Намечается также строительство на акционерной основе, в том числе с привлечением иностранных инвестиций, 6 новых портов — три на Балтике, по одному на Каспии (в районе поселка Оля, на стыке Волги и Каспия), на Черном море (озеро Солёное) и на Дальнем Востоке (Советская Гавань). В 1993-1994 гг. начато строительство 23 перегрузочных комплексов, в основном за счет собственных средств предприятий с частичным привлечением инвестиций грузоотправителей.

Морской транспорт привлекателен для зарубежных инвесторов, так как рыночная стоимость акций пароходств и портов намного выше стоимости их активов, определенных аудитом. Вот почему западные банки и судоходные компании стали приобретать акции пароходств, портов, судоремонтных заводов, других морских предприятий, стремясь поставить их под свой непосредственный контроль. Активно действует, например, в нашей стране «КС Ферст Бостон», ставший монопольным представителем иностранных покупателей акций морских предприятий России.

Однако следует признать, что иностран-

ные инвесторы не заинтересованы в строительстве новых судов для российского флота. Большинство совместных предприятий, созданных пароходствами с их зарубежными партнерами, работают на основе старых, подлежащих списанию судов. После их ремонта за границей за счет иностранного инвестора они, как правило, регистрируются классификационными обществами с требованиями Регистра таких стран, как Кипр, Мальта и др.

Привлечение средств иностранных инвесторов для развития российского флота по каналам Европейского банка реконструкции и развития, Мирового банка весьма затруднительно. Зарубежные компании блокируют эти каналы с тем, чтобы не усиливать конкурента в лице России на международных судоходных рынках.

В то же время иностранные инвесторы готовы предоставить средства для развития наших портов. Наиболее перспективным рассматривается строительство комплексов по перевалке грузов.

Особенно активно действуют иностранные инвесторы в свободной экономической зоне (СЭЗ) «Находка».

По заявлению заместителя министра транспорта А. Луговца, в 1998 году на реализацию федеральной президентской программы «Возрождение торгового флота России» предполагается направить около миллиарда долларов, в том числе более 400 млн. долл. иностранных инвестиций и кредитов. Довольно активную деятельность по обновлению флота ведут компании «Совкомфлот» и Новороссийское морское пароходство (АО «Новошип»). В течение 1998-1999 гг. эти компании получают по 10 современных танкеро-продуктовозов общей стоимостью около 680 млн. долл. Уже подписаны контракты с иностранными банками на кредитные линии в объеме 300 млн. долл. на строительство 12 новых танкеров, контейнеровозов и лесозавозов для Дальневосточного, Мурманского, Приморского и Северного морских пароходств. (Источник: «Финансовые известия», 10 февраля 1998 г.).

РЕЧНОЙ ФЛОТ

Уменьшение объемов перевозок внутренним водным транспортом в первую очередь связано с резким сокращением производства и добычи массовых строительных материалов, которые ранее занимали 74% в общем объеме перевозок, а также низкой платежеспособностью клиентуры. В связи со снижением объемов перевозок грузов и в целях сокращения эксплуатационных расходов на холодный отстой было выведено 3589 единиц транспортного и вспомогательного флота.

В портах используется около 40% порталых, 30% плавающих кранов, 25 земснарядов, гидроперегрузателей.

Следует также отметить, что за последние годы в связи с нехваткой средств практически прекратилось обновление речного флота. В результате более 46% речных транспортных судов имеют возраст, превышающий 25 лет. Особую тревогу вызывает старе-

ние судов «река-море», средний возраст которых достиг 19,5 лет, тогда как согласно международным требованиям возраст судов, которым разрешен заход в иностранные порты, ограничен 15 годами. Подобное положение сложилось и с танкерным флотом. Из-за значительной степени износа в настоящее время не могут эксплуатироваться в международных водах 150 единиц сухогрузных судов общей грузоподъемностью 375 тыс. тонн и около 60 танкеров общей грузоподъемностью 290 тыс. тонн.

Нехватка судов смешанного плавания не позволяет удовлетворять в полном объеме перевозки как экспортных (металлов, угля, удобрений, нефтепродуктов), так и импортных (труб, оборудования, химикатов и др.) грузов. Слабо используются речные торговые порты для перевалки внешнеторговых грузов на другие виды транспорта при перевозках в смешанном сообщении, хотя существует необходимость в переключении ряда внешнеторговых грузопотоков на речные порты в связи с ограниченной пропускной способностью российских морских портов. Для этого Департаментом речного флота проводится работа по открытию отдельных устьевых портов для захода иностранных судов.

В 1994 г. на речном транспорте практически завершился процесс акционирования и приватизации.

Однако важнейшая задача приватизации — реформирование отношений собственности в целях создания эффективных рыночных отношений не достигнута из-за действия ряда негативных факторов: расстройств финансовой системы, взаимных неплатежей, спада производства, инфляции, инвестиционного кризиса, отсутствия цивилизованного фондового рынка.

Крайне напряженным остается финансовое положение предприятий. Основной причиной нестабильности их финансового положения по-прежнему является низкая платежеспособность клиентуры. Негативное влияние оказывает также длительная задолженность внешнеэкономических объединений перед пароходствами и судоходными компаниями по оплате фрахта за выполненные перевозки экспортно-импортных грузов.

В сложившихся условиях для воссоздания единой системы речного транспорта, строительства, реконструкции и модернизации речных портов, гидросооружений, шлюзов были приняты две федеральные программы — «Внутренние водные пути России» и «Возрождение торгового флота России».

Предприятия речного транспорта заключили контракты с привлечением иностранных кредитов иностранных банков для строительства судов «река-море» и переоборудования типа судов внутреннего плавания для перевозки экспортно-импортных грузов.

Из всех созданных на речном транспорте СП хотелось бы отметить российско-немецко-финское СП «Волгаинтранс», учредителями которого являются Волжское речное пароходство, Самарский речной порт,

(Продолжение на стр.20)

РОССИЯ И СЛОВЕНИЯ ОПРЕДЕЛИЛИ ПАРИТЕТЫ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК

Россия и Республика Словения в Москве подписали межправительственное соглашение о международном автомобильном и авиационном сообщении, в котором определены паритеты в сфере грузовых и пассажирских перевозок между двумя странами. Документ подписали и. о. министра транспорта РФ Сергей Франк и министр транспорта и связи Словении Антон Бергауэр. Об этом «Интерфаксу» сообщили в пресс-службе Минтранса РФ.

Как отметили в пресс-службе Минтранса РФ, соглашение предусматривает создание паритетных благоприятных условий для российских и словенских перевозчиков, обеспечение современного сервисного обслуживания, освобождение автомобилистов и авиаторов от различных сборов. Перевозчики освобождаются также от таможенных пошлин за провоз через границы двух стран горючесмазочных материалов и запчастей.

РОССИЯ СОКРАЩАЕТ ОБЪЕМЫ ЭКСПОРТА НЕФТИ

Решение сократить объемы экспорта на 61 тыс. баррелей в сутки было единогласно принято компаниями-экспортерами на совещании в правительстве РФ. Между тем речь идет, скорее, о политической солидарности, нежели экономическом противостоянии против мирового падения цен.

Названная цифра объемов сокращения составляет всего 1 проц. российского экспорта. Доля России в мировом рынке — 9 проц. Нынешнее решение больше ориентировано на грядущие встречи российских чинов с лидерами ОПЕК (встреча может состояться уже в апреле) и ИПЕК, организации независимых экспортеров нефти типа России (вероятно, в мае).

Принятое экспортерами решение, помимо политической стороны, имеет еще и экономическую. С одной стороны, нельзя прекращать добычу на многих скважинах, поскольку возобновить дороже станет. С другой стороны, вся «нефтянка» уже заложила в свои программы сокращения расходов вывод части скважин из оборота. Правда, уверяют и сами нефтяники, и чиновники, резкого падения не будет: на это тоже нужны деньги. Следовательно, выход в переориентации на внутренний рынок. На совещании было отмечено, что приток нефти внутри России и, как следствие, падение цен не есть плохо, потому что заработают другие сферы производства.

У правительства было три оперативных варианта смягчения последствий падения цен: два транспортных тарифа и отсрочки по платежам в бюджет. Первые два уже запущены. Третий рассматривается.

Нашелся, правда, и еще один ход: меры, которые собираются предпринять российское правительство в отношении Латвии. Нефтяные компании уже резко сократили объемы перевалки через латвийские порты. Но поскольку быстрая переориентация нефтепотоков невозможна, можно сказать, что объем экспорта, по крайней мере на ближайшие месяцы, сократится «естественным путем».

(Продолжение. Начало на стр.14)

администрация города Самары и Самарского региона, СП «Концерн Союз-внештранс», Куйбышевская железная дорога, самарская автокомпания «VAK ROSAT», «WESOTRA GmbH» (Германия), «Финсовтранс» (Финляндия), Волгавесттранс (Нижний Новгород). Уникальность города Самары как крупнейшего порта, железнодорожного и автомобильного узла создает благоприятные условия для перевозки и ТЭО импортных грузов, прибывающих на судах «река-море» плавания из Каспийского, Черного и Балтийского морей и их дальнейшей транспортировки в регионы Средней Волги, Урала, Северного Кавказа железнодорожным и автомобильным транспортом, а также для обслуживания экспортных грузов, следующих в обратном направлении.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Железные дороги России в настоящее время — это 1,2 млн. работников, 87 тыс. км магистральных железнодорожных путей, 19 региональных железных дорог, относящихся к федеральной собственности. Железные дороги перевозят ежегодно около 1 млрд. тонн грузов и 120 тыс. контейнеров, что составляет 30% грузооборота страны.

Из-за нехватки средств и резкого роста стоимости производства нового и ремонта имеющегося подвижного состава железные дороги испытывают трудности по удовлетворению заявок клиентуры на выделение подвижного состава для перевозки как пассажиров, так и грузов. Особенно эта проблема характерна для перевозок наливных, опасных и скоропортящихся грузов, не хватает двухъярусных вагонов для перевозки автомобилей, специализированных платформ для перевозки контейнеров на отдельных направлениях.

В соответствии с Законом «О федеральном железнодорожном транспорте» от 20 июля 1995 г. железная дорога является основным государственным унитарным предприятием (ст. 2), имущество которого «относится исключительно к федеральной собственности, а управление перевозочным процессом производится централизованно и относится к исключительной компетенции федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта» (ст. 7). Поэтому в сфере капиталовложений государство само должно активно участвовать в инвестиционном процессе, а также брать на себя функции регулирования деятельности частного капитала.

С участием американской компании «Си-Лэнд сервис интернэшл» в 1991 г. было создано СП «Транссибирский экспресс сервис Инк.» (ТСЭС). ТСЭС осуществляет перевозку контейнеров с транзитными и экспортно-импортными грузами по территории России, стран СНГ, Балтии, Финляндии, Монголии в железнодорожном и смешанном сообщении. Организует перевозки контейнеров на фирменных грузовых поездах в направлении Восток-Запад и обратно. По требованию клиента производит доставку

контейнера «до двери». Организует страхование, сопровождение и охрану груза в пути следования фирменных поездов. На базе компьютерной техники, собственной диспетчерской службы организует слежение и предоставление информации клиентуре о месте нахождения грузов в пути следования, осуществляет возврат порожних контейнеров после доставки импортного груза. Совместному предприятию принадлежит 3400 железнодорожных вагонов.

Железные дороги, как естественная монополия, рассматриваются как один из ключей к решению проблемы неплатежей в народном хозяйстве РФ. В плане проводимого курса на снижение тарифов на услуги естественных монополий в 1997 г. железнодорожные грузовые тарифы были снижены на 10%.

В начале января 1998 г. рабочая группа правительственной комиссии по экономической реформе (КЭР) обнародовала концепцию реформирования железных дорог, которое предполагается осуществить в три этапа. На первом этапе создаваемые грузовые компании будут оставлены в госсобственности в виде унитарных предприятий, и им будет разрешено иметь собственный или взятый в аренду вагонный парк. Такие компании, по замыслу, должны были бы конкурировать между собой, однако пока неясно, в чем же будет состоять участие государства в этих предприятиях.

Первоначально такие предприятия будут находиться в структуре железных дорог, а затем — преобразовываться в акционерные общества, сначала со 100%-ным участием государства, а затем плавно приватизироваться, однако возможность акционирования компаний будет рассмотрена только на третьем этапе. В ближайшие же годы акционировать и приватизировать будут лишь непрофильные предприятия: ремонтные заводы, строительные организации. На все это МПС отводит 5-7 лет (первый и второй этапы).

В настоящее время МПС удобно сохранять в одном лице функции госоргана и хозяйствующего субъекта, параллельно внедряя в структуру отрасли рыночные механизмы. И государство пока намерено терпеть совмещение министерством таких функций. Только на третьем этапе предлагается «рассмотреть вопрос» разделения государственных и хозяйственных функций МПС с созданием государственной центральной железнодорожной компании.

В осуществлении товарообмена Восток-Запад первостепенную роль играет линия Европейской сети комбинированных (смешанных) перевозок С-Е-20 Берлин—Варшава—Минск—Москва. Для приведения инфраструктуры этого коридора в соответствие с европейскими стандартами до 2003 года предполагается модернизировать существующую двухпутную линию движения поездов со скоростью 160-200 км/час. После вступления Финляндии в ЕС возросла роль направления С-Е-10 для обеспечения внешнеэкономических связей России со странами Европейского союза. Проект развития железнодорожного пути из Финляндии в

Россию предполагает поэтапную переделку пути Турку—Хельсинки—Петербург. Дистанция Хельсинки—Вайниккала входит в транспортную систему скандинавских стран, т.н. Северный треугольник, которая в свою очередь является частью общеевропейской транспортной системы — «Транс-Юропиэн Нетуоркс».

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Число зарегистрированных авиакомпаний в конце 1994 г. достигло 413 (примерно столько, сколько имеют их все страны Запада). Говорить о конкурентоспособности таких авиакомпаний, статус которых имели объединенные авиаотряды (ОАО), не приходится. И не случайно, что многие из них вскоре оказались банкротами или были лишены лицензии в связи с неспособностью обеспечить безопасность и регулярность воздушных сообщений. По данным Минтранса РФ, по существу весь объем перевозок (99,6%) выполняли 157 компаний, в то время как остальные 256 — всего 0,4%.

Не будем упоминать о тех, кто берется за выполнение полетов по России и за рубежом, имея в распоряжении один-два самолета. У Аэрофлота сегодня — 120 авиалайнеров. Аэрофлот выполняет более 60 процентов от общего объема международных авиаперевозок нашей страны. Имея 160 представительств по всей планете, авиакомпания предлагает полеты в 102 страны мира с возможностью коммерческих и технических посадок в 146 пунктах.

Процессы приватизации гражданской авиации носили скоропалительный характер. Самолеты передавались в частные руки по остаточной стоимости, т.е. за бесценок. Смена форм собственности была формальной: место прежнего монополиста занял внешне новый, но тот же самый хозяин под вывеской негосударственной авиакомпании. Такая приватизация, как и следовало ожидать, не привела к созданию здоровой конкуренции среди авиакомпаний, а лишь усугубила и без того нелегкое положение воздушного транспорта.

Количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации сократилось с 3 тыс. в 1990 г. до 1 тыс. в 1994 г. — преимущественно за счет объектов регионального уровня. В результате воздушные сообщения на местных авиалиниях (край, область, район) практически прекращены. Только 67 основных аэропортов идентифицированы Минтрансом РФ как государственные и муниципальные, в том числе 43 имеют право обслуживать международные авиалинии. Правовой статус большей части аэропортов малой и средней величины остается неопределенным, а финансовое положение почти безнадежным.

Износ парка воздушных судов ныне превышает 70%, а списание самолетов из-за выработки ресурса приблизилось к 25-30%.

По предварительным данным Федеральной авиационной службы (ФАС), в 1997 г. российские авиакомпании перевезли 30 млн. пассажиров против 27 млн. в 1996 г. При этом

90% объема работ выполнили 40 авиаперевозчиков.

К 2000 году на рынке предполагается оставить лишь 8 федеральных и 40-45 региональных авиапредприятий против 315, зарегистрированных на данный момент в ФАС. Часть выйдут из игры естественным путем: разорятся или будут поглощены конкурентами, а другим покинуть рынок поможет государство. Для этого ФАС намерена использовать рычаги сертификации и лицензирования. Так, в 1997 г. были аннулированы лицензии на выполнение полетов у 65 авиапредприятий не только из-за невыполнения требований по безопасности полетов, но и из-за их финансовой несостоятельности. В России еще остается неудовлетворительная ситуация с безопасностью полетов. Высоки еще и тарифы, поэтому, по оценке ФАС, к 2000 году можно ожидать существенного (на 10-15%) снижения тарифов на авиауслуги.

Российские авиакомпании закончили 1997 год с убытками, размер которых составил 450 млрд. старых рублей. Однако ФАС считает, что воздушная индустрия вот-вот вырвется из кризиса, поскольку годом раньше потери оценивались в 1,2 трлн. рублей. Хотя российский рынок авиаперевозок за 1997 год покинули 65 компаний, однако одновременно было создано 36 новых, и сейчас на рынке около 300 авиаперевозчиков. Усиление позиций крупных авиакомпаний позволит повысить рентабельность перевозок, стабилизировать рынок, сделать полеты более безопасными. Авиакомпаниями, прежде всего крупные, стали больше инвестировать в техническое обслуживание воздушных судов, покупку современных систем навигации. Обновлять авиапарк в 1998 г. собираются «Аэрофлот», «Трансаэро», «Внуковские авиалинии».

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Процессы акционирования и приватизации в сфере автомобильных перевозок проводились более высокими темпами, чем на других видах транспорта, и сейчас могут считаться полностью завершенными. Уже к началу 1994 г. в акционерные общества различного вида (АО, ТОО и др.) были преобразованы 1200 предприятий автомобильного транспорта общего пользования (АТОП), что составило 67,5% от общего числа предприятий прежних 82 территориально-производственных объединений бывшего Минтранса.

Число частных владельцев автотранспортных средств общего пользования достигло 90 тыс., им принадлежит около 220 тыс. грузовых автомобилей и пикапов.

Создание СП на автомобильном транспорте идет по двум направлениям:

- автомобильные перевозки в международном сообщении;
- обеспечение деятельности крупных иностранных перевозчиков на территории РФ.

Так, с участием российского, голландского, германского и итальянского капитала было создано в 1990 г. ЗАО «Минтранс

Лтд». Основные виды деятельности: экспедирование и грузовые перевозки в Европе. Полноправный член ASMAP.

Примером второго типа совместного предпринимательства является компания «Си Лэнд Экспресс». Российско-американское СП занимается перевозкой импортных грузов, прибывающих в порт С.-Петербург на судах американской судоходной компании «Си Лэнд Сервис Интернэшнл», а также импортных грузов, следующих в обратном направлении, в контейнерах, по территории РФ. Компания имеет собственный автотранспортный парк; является таможенным перевозчиком.

Налоговое бремя приводит к неконкурентоспособности российских автоперевозчиков на международном рынке. Из общего объема перевозок в Россию членами АСМАП перевозится только 20% грузов. Уровень налогов при приобретении импортных транспортных средств большой грузоподъемности, в том числе и на условиях лизинга, в 10 раз превышает средний уровень налогов в странах Западной Европы и составляет 70% от цены завода-изготовителя. В РФ и других странах СНГ не производятся грузовые автомобили, отвечающие международным требованиям, стандартам европейских стран. Пока существуют лишь российские опытные образцы международных грузовиков, собранные на отечественных автозаводах из импортных деталей, которые не прошли сравнительных с западными аналогами эксплуатационных испытаний.

В РФ намечается создание платных автомобильных дорог. Подготовленные Федеральной дорожной службой (ФДС) проекты концепции создания платной дорожной сети и проекты соответствующего указа Президента уже были рассмотрены в 1998 г. коллегией дорожников страны.

До сих пор 139 райцентров связаны с административными центрами грунтовыми дорогами, а 1668 сел и крупных сельских поселений и около 250 тыс. средних и мелких поселков, фермерских хозяйств не имеют круглогодичной связи с дорожной сетью общего пользования. Автомагистрали составляют лишь 3% от общей сети, тогда как на них приходится треть автоперевозок. Из 37 тыс. автодорожных мостов — 11 тыс. деревянные, не соответствующие современным требованиям.

Низкий технический уровень оснащения автодорог, несоответствие параметрам движения приводят к тому, что средняя скорость автомобилей не превышает 30 км/час. Это значит, что стоимость перевозок увеличивается на 20-50%, в полтора раза выше расход топлива. В 2,5-3,4 раза увеличивается стоимость обслуживания автомобиля и на треть сокращается срок его службы. В целом общие ежегодные потери от неудовлетворительного состояния и слабого развития дорожной сети достигают 6 млрд. «старых» рублей. На достижение минимально необходимой для экономики страны плотности дорожной сети требуется около 560 млрд. «старых» рублей.

Коммерциализацию автодорог можно считать одним из путей решения хронической проблемы российского бездорожья. За последние годы разработаны проекты создания платных мостов и дорог, например, Москва—Клин, Петербург—Выборг, малого московского кольца. Однако реализация проектов наталкивается на ряд проблем: отсутствие законодательной базы, вялый инвестиционный интерес отечественных финансовых институтов, психологическая неподготовленность клиентуры платить за проезд по шоссе. Согласно планам платными будут становиться не только вновь построенные магистрали, но и уже существующие, например, М9 «Балтия» на участке Москва—Волоколамск.

ЧТО НЕОБХОДИМО РОССИЙСКОМУ ЭКСПЕДИТОРУ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

При перемещении товара не имеет значения, какие границы пересекаются и какая политическая ситуация в той или иной стране. Главным для клиента является надежность и быстрота доставки груза с минимальными затратами на транспортные расходы, и вот здесь ведущее положение занимает экспедитор. Он предлагает грузовладельцу наиболее рациональную схему перевозки, учитывающую разные факторы, в том числе и те, о которых говорилось выше. Одним из решающих факторов в деле организации и осуществления перевозок всеми видами транспорта является умелое и правильное использование тарифов. Ни у кого не вызывает сомнения, что тарифы не должны быть ниже того уровня, который обеспечивает не только воспроизводство, но и какую-то прибыль. Можно взвинтить цены очень высоко, но при этом потерять клиентов. Особенно тех из них, кто производит сравнительно дешевую продукцию. Высокая транспортная составляющая в конечной цене таких товаров становится причиной их неконкурентоспособности на внутреннем и мировом рынках. Таким образом, высокие тарифы способствуют разорению потенциальных пользователей услуг отдельных видов транспорта.

По нашему мнению, уровень тарифов должен определяться на основе внедрения стандартов качества, устанавливающих соответствие между условиями перевозок и уровнем их оплаты и предоставляющих грузовладельцам возможность выбора необходимой услуги за приемлемую цену.

Похоже, уходят в прошлое времена, когда железнодорожники и моряки обвиняли друг друга в монопольном установлении тарифов. Пришла пора устанавливать и регулировать сквозные тарифы на транспортных артериях государства и в целом СНГ. Комплексное развитие всех видов транспорта, установление дифференцированных тарифов позволит объединить усилия участников транспортного процесса в развитии международных транспортных систем как основы экономики.

“БОИНГИ”**НА ПРИКОЛЕ**

Власти США велели поставить на прикол популярные авиалайнеры «Боинг-737» (на снимке) для проверки и при необходимости ремонта электрокабелей, проходящих возле баков с горючим. Речь идет о самолетах двух модификаций — «Боинг-737-100» и «Боинг-737-200», налетавших 40-50 тысяч часов. Ожидается, что техническая инспекция этих лайнеров займет примерно две недели. Всего проверке подлежат около 300 машин. Однако не исключено, что придется подвергнуть придирчивому техосмотру и машины более поздних моделей. Дело в том, что, по предположению специалистов, именно износ электрооборудования может послужить причиной авиакатастроф, которые в последнее время случаются с «Боингами».

Ассошиэтед Пресс.

**США ЛИДИРУЮТ ПО ОБЪЕМАМ
ИНВЕСТИЦИЙ
В ЭКОНОМИКУ УКРАИНЫ**

Прямые иностранные инвестиции в экономику Украины в первом квартале текущего года составили 181,1 млн. долл., что на 15,5% выше аналогичного показателя 1997 г. Общий объем прямых иностранных инвестиций в экономику страны по состоянию на 1 апреля достиг 2,178 млрд. долл. Как сообщили в Госкомстате Украины, наибольшие объемы инвестиций приходятся на США (19,6% к общему объему), Нидерланды (10,1%), Кипр (7,2%), Россию (7,1%), Великобританию (7%), Лихтенштейн (4,9%). Наибольший интерес у иностранных инвесторов вызывают такие области экономики Украины, как пищевая промышленность (21,1% к общему объему инвестиций), внутренняя торговля (16,5%), финансы, кредиты, страхование, пенсионное обеспечение (9,1%), машиностроение и металлообработка (7,9%), химическая промышленность (6,3%).

**ИЗ РОССИИ УХОДЯТ
МИЛЛИАРДЫ ДОЛЛАРОВ**

Ежегодно из России за рубеж незаконно вывозится 9 млрд. долларов. По мнению экспертов МВД, уровень экономической преступности в России составляет более 50% от общего числа регистрируемых преступлений. Криминализация экономики угрожает безопасности государства, его финансовой системе, отмечают специалисты.

Национальное богатство нашей страны оценивается почти в 400 трлн. долл. Расчеты, проведенные Госкомстатом и Российской академией наук по разным методикам, дают разброс цифр от 340 до 380 трлн. долл. В национальное богатство входят все накопленные ресурсы экономики, как воспроизводимые, так и невозпроизводимые. Доля последних — природных ресурсов — достигает 80—85% от всего национального богатства, и только 10—12% приходится на производственный капитал. Впрочем, сама оценка потенциала страны — одна из центральных проблем современной России.

**РОССИЯ ДОЛЖНА
ПОЛУЧАТЬ БОЛЬШИЙ
ДОХОД ОТ СВОИХ
БОГАТСТВ**

Если сопоставить, пусть даже ориентировочно, рассчитанную величину национального богатства с численностью населения нашей страны, то Россия займет первые строчки в рейтинге самых богатых стран мира. На душу населения у нас национального богатства приходится в 2 раза больше, чем в США, в 6 раз больше, чем в ФРГ, и в 22 раза больше, чем в Японии.

Тем временем, как известно, в другом рейтинге — по доле ВВП на душу населения — картина прямо противоположная. Все дело в том, что механизм использования дарованного нашей стране богатства остается крайне неэффективным.

Сама по себе детальная оценка ресурсов страны не может, конечно, в одиночку изменить механизм их использования. Так же, как нельзя в одночасье получить доход от использования всего национального богатства. Тем не менее регулярная оценка того, что мы имеем, в конечном счете поможет и научиться извлекать из этого больший доход.

Отчасти такую задачу ставит перед собой общероссийская конференция «Оценка национального богатства страны», которая пройдет в Москве в конце мая. На этом форуме необходимо найти правильные методы оценки потенциала страны и всего его объема. Предполагается обсудить и вопросы управления этим богатством, чтобы оно приносило стране ощутимую прибыль.

Такую работу уже начали Федеральный фонд оценки (ФФО), некоторые общественные организации. А государство, используя чисто административные методы, даже взвалив эту задачу на несколько ведомств, решить ее все же не сможет. Нужны разработка единой методологической базы, опора на авторитет Академии

наук, опыт ФФО. Не обойтись и без участия специалистов Банка России и Московского правительства. Известно, что в Москве, как нигде в стране, солидную часть доходов в местный и федеральный бюджеты (до 7,5 млрд. долл. в год) дают такие статьи, как использование земель, аренда помещений, участков и т.д.

С решением вопросов оценки мы, конечно, очень запаздываем. Во всем мире уже давно сложилась целая высокоприбыльная индустрия оценочной деятельности, без которой нельзя представить ни страховой бизнес, ни торговлю недвижимостью. У нас же институт оценки все еще в стадии становления. Западные специалисты (к слову сказать, очень квалифицированные и высокооплачиваемые) никак не могут понять, как же в России может существовать покупка-продажа собственности и

земли, как рассчитывается стартовая цена на приватизационных аукционах, если института оценки просто нет.

На конференции чрезвычайно важно будет акцентировать внимание на необходимости «подхлестнуть» запаздывающую законодательную базу. Речь идет прежде всего о Земельном кодексе. Впрочем, скопилось немало и других вопросов, которыми незамедлительно должны заняться наши законотворцы. Если государство всерьез намерено изыскивать средства для бюджета, то почему же остается нерешенной ситуация с незавершенным строительством? Оно по-прежнему не облагается налогом. Таким образом, теряются огромные деньги, которые могли бы сдвинуть в том числе и решение жилищных проблем. В целом же налог на имущество может давать стране в 3—5 раз больше, чем сейчас.

В последний день конференции, 29 мая, планируется еще одно событие. Впервые в стране будут подведены итоги конкурса «Лидер национальной экономики». Из 1000 крупнейших предприятий страны будут отобраны лидеры в 10 отраслях, а из числа отраслевых флагманов будет определен победитель. Методика определения победителя существенно отличается от принятой при составлении рейтингов ведущих компаний. Компании — победители конкурса будут внесены в единый реестр, куда войдут и те профессиональные эксперты, которые доказали в последние годы свой профессионализм. Таким образом, возможно, начнется наконец становление и в нашей стране цивилизованного института оценки.

Дмитрий ЛЬВОВ,
академик — секретарь
отделения экономики РАН.

ИНТЕГРАЦИЯ РОССИИ

В ЕВРОПЕЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОТЕРЕ РЫНКА ВНУТРИ СТРАНЫ

Факт интеграции нашей страны в общеевропейскую сеть при всех его положительных моментах таит в себе опасность утери транспортного рынка своей страны.

ТРАНСПОРТНИКИ из сорока стран Европы и Азии обсудили в Санкт-Петербурге возможные пути интеграции национальных транспортных систем в единую Евроазиатскую сеть. В конференции участвовали представители парламентов европейских и азиатских стран, международных правительственных организаций, финансовых институтов. Подобный форум с таким размахом проводился впервые, но впредь он будет проходить каждые три года.

Интерес финансовых и властных институтов Евросоюза к модернизации транспортных связей Запада и Востока очень велик. Если за семь лет, прошедших с 1986 года, прирост перевозок в странах Евросоюза оценивался в 2,5%, а между этими странами — в 7,5%, то транспортные сообщения между ЕС и третьими странами увеличились на 13%. Вместе с тем, по словам Михелиса Адамантиадиса, президента транспортной комиссии Ассоциации европейских торгово-промышленных палат, товары находятся в движении лишь 20% от всего времени перевозок. Остальные 80% времени уходят на простои в портах, на перевалочных станциях и пунктах, на пограничных переходах. Много времени тратится на таможенное оформление грузов.

То, что западные страны выбрали Россию местом проведения встречи, свидетельствует о росте озабоченности европейцев состоянием наших транспортных сетей. Посол Евросоюза в России Оттокар Хан подчеркнул приоритетное значение для ЕС Транссибирской магистрали в связях с Японией и важность Севморпути в выходе стран Северной Европы к тихоокеанскому побережью.

Между тем в последние годы Россия не могла найти денег на поддержание того же Севморпути, админи-

страция которого еще в 1995 году ликвидировала систему ежесуточного слежения за судами класса «река— море». Тогда прекратили работать радиомаяки, а радиоцентры Росгидромета практически не передавали гидрометеонавигационную информацию. Не проводилась даже ледовая разведка.

Пока в стране не утихают диспуты по поводу реформирования МПС, Китай, Узбекистан, Туркменистан, Грузия, Украина, другие страны вплотную приближаются к созданию параллельного пути из Европы в Азию. Сегодня правительство пытается предпринимать экстренные меры, но до сих пор не решаются вопросы, которые не требуют привлечения значительных средств, но всего лишь наведения порядка в таможенной и фискальной политике. Россия принимала участие в важнейших международных транспортных форумах. К примеру, на трех общеевропейских конференциях (в Праге в 1991 году, на Крите в 1994 году, в Хельсинки в 1997 году), в Вене на конференции по транспорту и окружающей среде ЕЭК ООН в 1997 году. Специалисты-транспортники предупреждали прежнее руководство Минтранса, что факт интеграции нашей страны в общеевропейскую сеть при всех его положительных моментах таит в себе опасность утери транспортного рынка своей страны, поскольку отечественные перевозчики экономически неконкурентоспособны при действующей законодательной системе.

Например, турецкие автоперевозчики получили свободу в транспортировке грузов на российской территории. Здравая логика подсказывает, что в ответ и Россия могла бы ожидать встречных шагов.

Александр РУБЦОВ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ БАНК МОЛДАВИИ

УВЕЛИЧИВАЕТ ВАЛЮТНЫЕ РЕЗЕРВЫ

Совокупный объем прямых инвестиций в молдавскую экономику с 1993 по 1998 год составил 152,5 млн. долл., заявил президент Национального банка Молдавии (НБМ) Леонид Талмач. Рост инвестиций в экономику республики более чем в 11 раз стал возможным благодаря стабильности национальной валюты — молдавского лея, а также признания его свободно конвертируемой валютой. С момента введения в обращение молдавского лея (29 ноября 1993 года) валютные резервы НБМ увеличились с 40 млн. долл. до 365 млн. долл. Эта сумма теперь покрывает более чем трехмесячный объем импорта государства.

МАГАДАН МОЖЕТ ДОСТИЧЬ

ЧЕТВЕРТИ ОБЪЕМА ОБЩЕРОССИЙСКОЙ ЗОЛОДОБЫЧИ

В 1998 году Магаданская область может произвести 23-25% золота от общероссийского уровня, заявил председатель комитета природных ресурсов Магаданской области Юрий Прусс. Магаданская область, по данным Минэкономики, в прошлом году добыла 26,1 тонны золота, почти 8 тонн из которых получено на месторождении Кубака (новое совместное предприятие), 50% капитала которого принадлежит американской компании «Кипрус амакс минералс».

ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

БУДЕТ ПРИОРИТЕТНЫМ ДЛЯ «ГАЗПРОМА»

Российское акционерное общество «Газпром» перестраивает структуру своего экспорта таким образом, что приоритетным будет российский рынок, заявил руководитель РАО Рем Вяхирев. Вместе с тем он заверил партнеров, что среди зарубежных рынков основным останется Евросоюз. Сейчас «Газпром» обеспечивает около трети энергетических потребностей стран.

Санкт-Петербург построен Петром I как город-порт, город-верфь. Его назначение как главного морского, транспортного и судостроительного центра Северо-Запада России в последние годы резко возросло в связи с потерей портов и верфей на Балтике и Черном море.

При перевозке груза любой грузовладелец ищет наиболее дешевый, быстрый и надежный способ доставки груза по-

можными, что положительно сказывается на качестве оформления таможенных документов и позволяет значительно сократить временные затраты данного этапа логистической цепочки доставки груза.

1 Развивать контакты со страховыми компаниями; увязывать интересы различных сторон одного транспортного процесса (грузовладельца, таможни,

народной Евро-Азиатской конференции, а также участвуем в ежегодном Международном семинаре по транспортной логистике, входим в организационный Комитет семинара.

В планах:

1 много внимания мы будем уделять активному участию в обсуждении проектов документов, регламентирующих работу экспедитора;

1 расширять информационно-справочные услуги;

1 выработка основных принципов и норм работы экспедиторских компаний, создание своеобразного кодекса работы экспедитора;

1 привлекать новых экспедиторов к совместной деятельности;

1 и многие другие вопросы и проблемы.

Активная работа на транспортном рынке, участие в основных мероприятиях, проводимых в Санкт-Петербурге, заработанный авторитет позволили 7 апреля 1998 г. получить

ОТ ОБЪЕДИНЕНИЯ УСИЛИЙ ЭКСПЕДИТОРЫ ТОЛЬКО

ВЫИГРАЮТ

требителью, доверяя его посреднику. Современную концепцию логистического управления материальным потоком с точки зрения потребительского сервиса можно кратко сформулировать следующим образом: «Нужный товар заданного качества и количества в заданное время и с минимальными затратами в данном месте».

Например, в осуществлении не самой сложной международной сделки обычно принимает участие до двух десятков посредников: экспортеры, импортеры, транспортные, агентские, экспедиторские и страховые компании, банки, оптовые торговые посредники и другие, используя при этом до 40 оригинальных документов, создание которых связано с большими трудозатратами, да и выбор пути доставки груза представляет собой задачу со многими неизвестными.

В Санкт-Петербургском транспортном узле на сегодняшний день действует несколько сот экспедиторских компаний.

В июле 1995 года крупнейшие действующие экспедиторские компании Санкт-Петербурга решили объединиться на добровольной основе и создали Ассоциацию экспедиторов Санкт-Петербурга.

Объединение экспедиторских фирм помогает решить многие насущные проблемы и позволяет:

1 Разработать критерии единого информационного пространства для всех участников транспортного процесса, осуществить обмен информацией и практическим опытом работы, упорядочить ценовую политику и помочь грузовладельцу подобрать надежного экспедитора, наиболее отвечающего конкретным задачам.

1 Вести постоянную работу с СЗТУ, Балтийской и Санкт-Петербургской та-

ветнадзора, СЭС и т.д.).

Вместе с тем наша организация совместно с таможенными органами выступила учредителем Транспортного логистического центра, который участвует в отработке новых электронных технологий при оформлении таможенных документов.

В настоящее время:

1 Установлены контакты: с администрацией города и области; с СЗТУ, с Ассоциацией «Северо-Запад», с транспортными ассоциациями — АСМАП, Ассоциацией морских торговых портов, Ассоциацией морских агентов, с информационно-аналитическим центром транспортной логистики; с научными центрами; с Российской ассоциацией международных экспедиторов, международными проектами; с крупными торговыми компаниями и т.д.

1 Подготовлены документы:

— предложения по стратегическому плану развития СПб;

— обращение к губернатору Санкт-Петербурга;

— письмо министру путей сообщения РФ;

— отзыв на «Временную технологию взаимодействия при таможенном оформлении и контроле грузов, проходящих через морские порты»;

— отзыв на проект Закона «О транспортно-экспедиторской деятельности»;

— многие другие.

1 Представляем информационные справки по предоставляемым услугам.

1 Участвуем в разработке технологической информационной схемы документооборота смешанных перевозок, в создании новых технологий и т.д.

1 Активно участвуем в проводимых в Санкт-Петербурге заседаниях и конференциях; приняли участие в между-

статус представительства РАМЭ в Санкт-Петербурге и право давать рекомендации для вступления в РАМЭ тем компаниям Санкт-Петербурга, которые имеют устойчивое финансовое положение и хорошую деловую репутацию среди клиентуры, в таможенных органах и администрации города.

Отдельно мне бы хотелось остановиться на структуре действующих ассоциаций экспедиторов. Учитывая мировую практику, нормальное состояние, когда на международном уровне действует единая национальная ассоциация, представленная в ФИАТА, имеющая свои представительства в регионах, РАМЭ признана в ФИАТА, поэтому регистрация новых ассоциаций вносит разногласие в общую работу. Декларирование идей объединения и консолидации всех действующих фирм в такой ситуации вызывает недоумение у любого участника транспортного процесса: как можно объединить различные коммерческие фирмы, если нет согласия в собственных рядах?

Кроме того, у нас так много насущных вопросов, требующих постоянных усилий, что тратить время и силы на выяснение отношений, какая из ассоциаций более правильная и нужная, просто смешно. Давайте работать, тем более, от того, насколько грамотно и оперативно мы будем решать общие вопросы, мы все только выиграем.

Наталья БАГАЕВА, директор Ассоциации экспедиторов СПб, представительство РАМЭ Санкт-Петербурге.

Адрес представительства: 198035, СПб, ул. Двинская, д. 10, корп. III, оф. 411-414
тел./ф. 114-98-45, 114-95-30.

СОЮЗВНЕШТРАНС

121019, Россия, Москва,
Гоголевский бульвар, 17

Телефоны: (095) 203-11-79,
201-35-26.

Факс: (095) 200-02-90,
913-63-62.

E-mail: postmaster@svtm.msk.ru



**СТАРЕЙШИЙ В РОССИИ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР**

**THE OLDEST INTERNATIONAL FREIGHT
FORWARDERS IN RUSSIA**



Анатолий НАЗАРОВ,
президент СП «Концерн Союзвнештранс»

СОЮЗВНЕШТРАНС

«Союзвнештранс» занимается организацией перевозок внешнеторговых и некоммерческих грузов по территории России, СНГ и за рубежом всеми видами транспорта в прямом и смешанном железнодорожно-водном сообщении.

«Союзвнештранс» организует перевозки экспортно-импортных грузов через морские и речные порты, а также железнодорожные погранстанции России, других стран СНГ, Балтии, Грузии.

Концерн осуществляет месячное и дополнительное планирование завоза экспортных грузов в вагонах и контейнерах железнодорожным транспортом в морские и речные порты, а также планирование перевозок экспортных и импортных грузов в вагонах в прямом железнодорожном сообщении. При этом он выступает в роли координатора между Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством путей сообщения, отдельными портами, экспортерами и экспедиторами.

«Союзвнештранс» организует перевозки российских внешнеторговых грузов по территории иностранных государств. При этом он обеспечивает их доставку от сухопутной или морской границы России и стран ближнего зарубежья или от грузоотправителя до конечного получателя практически в любую точку земного шара.

В последнее время Концерн активно продвигается за рамки Европы и осваивает транспортные рынки стран Азии, Африки, Северной и Южной Америки, Австралии и Новой Зеландии.

«Союзвнештранс» организует портовую и стивидорную обработку российских грузов в иностранных портах, их пакетирование, складирование, упаковку и другие необходимые клиенту работы.

«Союзвнештранс» предоставляет заказчикам самые благоприятные условия и льготные ставки за перевозку и экспедирование их грузов на иностранной территории, добиваясь, в частности, сокращения расходов по упаковке товаров, получения скидок с официальных тарифов иностранных перевозчиков, прежде всего железных дорог и автоперевозчиков.

Предлагая услуги по организации перевозок по иностранной

СП «Концерн Союзвнештранс», учрежденное в Москве как Общество с ограниченной ответственностью, является старейшим и одним из ведущих экспедиторов России и других государств. Успешно работает на внутреннем и международном рынках транспортно-экспедиторских услуг более 50 лет.



ВСЕГДА К ВАШИМ УСЛУГАМ

территории, «Союзвнештранс» опирается на проверенные временем деловые отношения с крупными зарубежными компаниями, имеющими свои отделения практически на всех континентах, и на смешанные фирмы за границей, учредителями которых с российской стороны он является. Такие общества со смешанным капиталом работают, в частности, в Германии, Австрии, Италии, Финляндии, Афганистане, Швеции, Иране, Южной Корее и др. странах.

«Союзвнештранс» предлагает услуги по хранению и складированию внешнеторговых грузов на складских комплексах на территории России и других республик бывшего СССР. В частности, Концерн имеет бондовые склады в Брянске, Воронеже, Волгограде, Нижнем Новгороде, Москве, Санкт-Петербурге, Чите, Киеве, Харькове, Днепрпетровске, Ильичевске, Одессе, Бресте, Кишиневе, Талды-Кургане, Исык-Куле, Ашхабаде.

На складах можно не только осуществлять хранение грузов, но также их накопление, комплектацию отгрузочных партий, сортировку, перемаркировку, перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, загрузку-выгрузку контейнеров, оформление различной транспортной и товаросопроводительной документации, организацию перевозки грузов по поручению клиентов в различные страны морем, автомобильным и железнодорожным транспортом.

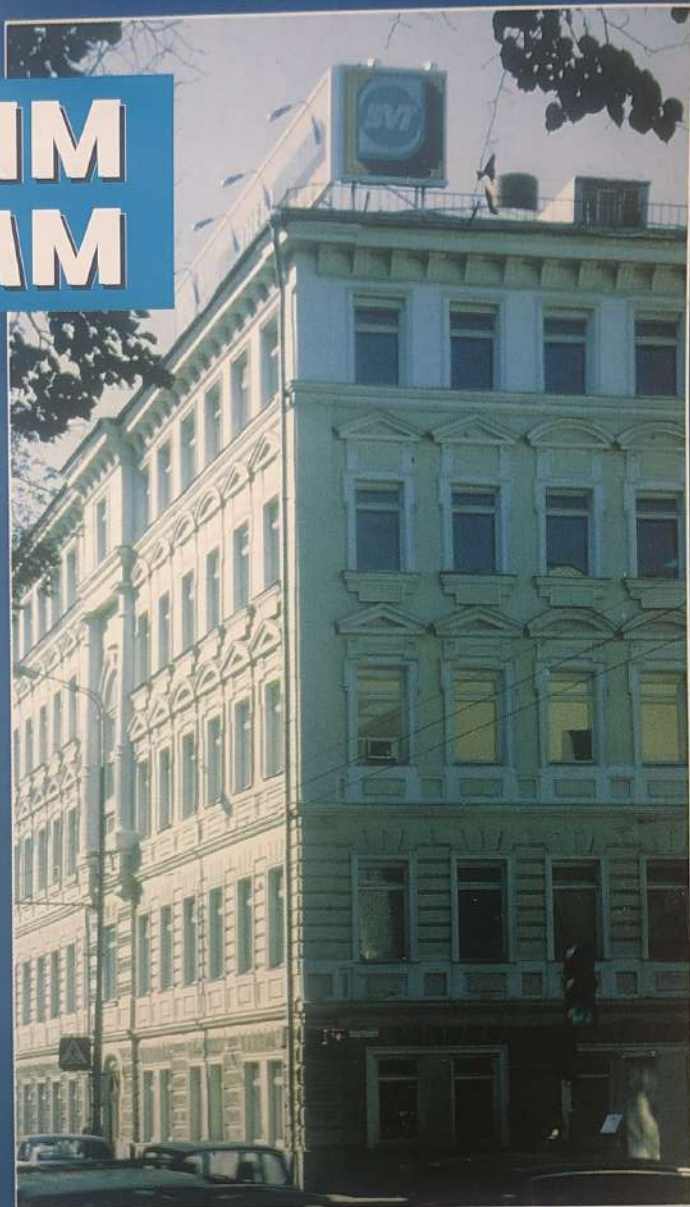
«Союзвнештранс» организует и осуществляет перевозки экспортно-импортных, транзитных и других грузов автомобильным транспортом из России и стран ближнего зарубежья в страны Западной и Восточной Европы, Иран, Афганистан, КНР и другие страны, а также в обратном направлении.

Концерн располагает парком современных автомобилей, насчитывающим более 1 тыс. единиц, в том числе тягачами «Мерседес», «Вольво», «Скания», различными полуприцепами, рефрижераторами, контейнеровозами, автомобилями новейших иностранных марок.

«Союзвнештранс» — член Российской ассоциации международных экспедиторов (РАМЭ), а также Международной Федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). Входит в состав международного Союза экспедиторов «Группа СВТ».

За успешную экспедиторскую деятельность «Союзвнештранс» награжден международной премией «Золотой Меркурий».

**«Союзвнештранс» — всегда
к вашим услугам!**





EXPOWESTRANS

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ЭКСПЕДИТОР ЗАО «ЭКСПОЦЕНТР»



Алексей ЛЕВИЦКИЙ,
генеральный директор
ООО МСП «Эксповестранс»

Международное совместное предприятие «ЭКСПОВЕСТРАНС» («ЭВТ») образовано в 1989 г. российскими учредителями ЗАО «Экспоцентр», концерном «Союзвнештранс» и немецкой фирмой «Wesotra Spedition und Transport GmbH».

«ЭКСПОВЕСТРАНС» осуществляет на уровне мировых стандартов комплексное обслуживание клиентов на международных выставках и ярмарках, салонах, симпозиумах, проводимых в Москве, в других городах России, стран СНГ и за рубежом.

КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ «ЭВТ» ПРЕДОСТАВЛЯЮТ ВАМ СЛЕДУЮЩИЕ УСЛУГИ:

- информационно-консультационное сопровождение, доставку и прием выставочных грузов, перевозимых всеми видами транспорта;
- погрузочно-разгрузочные, такелажные и другие работы по перемещению груза с применением современной техники;
- обработку и хранение груза на складах, в том числе СВХ и ТС;
- проведение таможенного досмотра и осуществление таможенных формальностей;
- декларирование выставочных и других грузов на временный и окончательный ввоз и вывоз;
- доставку экспонатов на стенд и со стенда;
- ремонт и хранение тары;
- оформление процедуры ВТТ и перевозку груза под таможенным контролем.

МЫ ОКАЗЫВАЕМ разнообразные сопутствующие услуги:

- предоставляем возможность использовать факс, телекс, телефон, электронную почту, Интернет;
- по заявке клиента, фирма решит вопросы по созданию программных и технических комплексов, сетевых технологий LAN/WAN.

ОСУЩЕСТВЛЯЕМ транспортировку генеральных и других грузов «от двери до двери» всеми видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, морским, воздушным).

ОРГАНИЗОВЫВАЕМ контейнерные перевозки, автофракт, авиафракт, чартерные рейсы, мультимодальные перевозки.

«ЭКСПОВЕСТРАНС» имеет партнерские договорные отношения с крупнейшими транспортными и экспедиторскими фирмами практически во всех странах мира.

Является членом международных организаций перевозчиков и экспедиторов: Международной федерации ассоциаций экспедиторских фирм («FIATA»), Международной ассоциации выставочных экспедиторов («IELA»), Ассоциации международных экспедиторов («РАМЭ»), Российской ассоциации международных автоперевозчиков («АС-Московской ассоциации коммерческих складов («МАКС»), Национальной ассоциации таможенных брокеров («НАТБ»).

НАШИ ДОЧЕРНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

«ЭВТ-ТЕРМИНАЛ»

Располагается в Москве близ станции м. «Водный стадион». Это таможенный комплекс с отапливаемыми складскими помещениями общей площадью 5 тыс. кв. м (СВХ — 3,5 тыс. кв. м и ТС — 1,5 тыс. кв. м), оснащенный первоклассным оборудованием, надежной системой охраны, а также стоянкой грузового транспорта.

Предприятие предоставляет в аренду складские помещения, а также оказывает услуги по:

- погрузке-разгрузке, комплектации и хранению грузов;
- логистике;
- перевозке грузов в Москве и области;
- декларированию, содействию в таможенном оформлении и осуществлению таможенных формальностей;
- регистрации, размещению и стоянке транспорта.

«ЭВТ+»

Предлагает следующие услуги:

- таможенное оформление авиагрузов в аэропорту;
- экспресс-доставку авиагрузов получателю;
- консультации по таможенному законодательству Российской Федерации.



НАШИ
КОординаты

«ЭКСПОВЕСТРАНС»

Адрес: 123100, Москва
1-й Красногвардейский пр-д, д. 12
Тел.: (095) 205-66-50, 256-72-38,
205-47-31, 205-04-42,
205-03-17.

Факсы: (095) 253-95-84, 205-47-31
E-mail: EWT@expowestrans.m400.
ctel.msk.ru

Телекс: 485039 EWT RU
Internet: EWT2@mail.ru

«ЭВТ-ТЕРМИНАЛ»

Адрес: 125212, Москва
ул. Адмирала Макарова, д. 6/9

Телефоны:
156-18-54, 156-17-58,
156-17-60, 156-16-61,
156-10-14

Факсы: (095)
156-12-70, 156-16-60

Телефон:
156-24-20

Факс:

Днями РАО «ЕЭС» отключило Забайкальскую железную дорогу за неплату. Тут же встали 76 товарных поездов. Конечно, стороны в итоге договорятся и магистраль подключат к электротяге. Вопрос в другом, — как долго продержится Транссиб если эту транспортную артерию страны в любое время могут отключать-выключать, перекрывать, блокировать и т. п.? Как быть — есть кому думать, в том числе и по должности. Моряки со своей стороны готовы помочь.

Внимание, которое проявляет правительство к возможности реанимировать Транссиб, действия транспортников, направленные на решение этой проблемы, привлекли и интерес прессы, ее желание комментировать чуть ли не каждое действие участников транссибирских перевозок.

Если проанализировать публикации на эту тему, создается впечатление, что возрождение транзитных перевозок по Транссибирской магистрали не представляет особых трудностей. Истиной в последней инстанции стало мнение, что этот путь дешевле, надежнее и быстрее. И что одна из немногих существующих проблем заключается в недостаточном количестве судов, задействованных на перевозках контейнеров из стран, управляющих своей грузы по Транссибу.

Между тем, даже в самые «лучшие» для Транссиба времена — в начале 80-х годов — между Японией и Восточным портом работало восемь судов. Сегодня объемы грузов таковы, что их едва хватает на одно судно, которое используют «напополам» ДВМП и три японских компании. В 1997 году общий объем грузов по Транссибирской магистрали из портов Японии снизился по сравнению с 1996 годом на 14, 3%. Здесь и грузы экспортно-импортной торговли, и непосредственно транзит. В первом квартале нынешнего года объем транзита увеличился на 38%, но... за счет грузов, направленных в Афганистан, а не в страны Восточной и Западной Европы, на которые в основном и рассчитана программа по возрождению Транссиба.

Несмотря на неизменный рост цен на топливо, тарифы ДВМП на перевозку транзита не увеличивались на японском направлении с 1988 года, а на корейском — с 1991-го. Кроме того, чтобы привлечь грузоотправителей, ДВМП только в прошлом году дважды снижало тарифы (оба раза на 10%). Руководство паромства и сегодня рассматривает вопрос о новом 10-процентном снижении тарифов в течение полутора-двух месяцев.

Именно для того, чтобы иметь современный флот под грузы Транссиба, Дальневосточное паромство заранее заказало три контейнеровоза на польских верфях в Щецине стоимостью 28 млн. долларов каждый. Первый из них, «Капитан Афанасьев» вместимостью 1700 контейнеров, поступил в ДВМП в феврале 1998 года целевым назначением на корейскую линию Восточный — Пусан. По

взаимной договоренности с корейской стороной на этом направлении работают сейчас два контейнеровоза — российский и корейский, которые используются пока только на 65-70%.

ДВМП готово в любое время поставить на японское или корейское направление дополнительный флот и не делается это лишь по причине отсутствия для него грузов.

Результатов одного демонстрационного рейса, состоявшегося в апреле 1998 года, даже если они окажутся самыми хорошими, едва ли будет достаточно, чтобы начался массовый рост числа желающих доверить свои контейнеры российским транспортникам. Самый большой объем транзитных перевозок по Транссибу пришелся на 1981 год — почти 139 тыс. контейнеров. Но и тогда 49% составляли грузы Западной Европы,

МОРЯКИ ХОТЯТ ВЕРНУТЬ ГРУЗЫ

23% — Восточной, 21% — Ирана, 7% — Афганистана. Причиной столь высокого грузопотока было не качество работы Транссибирской магистрали, а военные конфликты на Ближнем Востоке, которые препятствовали судоходству в районе Суэцкого канала.

В течение более чем 10 лет сервис на Транссибе ухудшался и только в 1997 году наметились изменения к лучшему. Однако у клиентов отложилось в памяти, что доверять свой груз Транссибу рискованно. И пусть доставка океанскими перевозчиками до Восточной Европы немного дороже, но зато гарантия своевременной и безопасной доставки проверена практикой.

Сейчас перевозки между странами ЮВА и Европой выполняются за 30-35 суток при цене 1200-1650 ам. долларов за 20-футовый контейнер. Сквозной тариф Транссибирской магистрали в настоящее время составляет от 1500 до 2000 долларов за 20-футовый контейнер. Несмотря на то, что МПС доказало, что Транссиб способен обеспечить перевозки через территорию России от порта Восточный до Бреста за 9-9, 5 суток, общее время доставки «от двери до двери» все же составит 20-25 суток. Вследствие этого участникам Транссибирского сервиса необходима дальнейшая настойчивая работа со смежниками — иностранными перевозчиками. России надо переломить психологию грузоотправителей и убедить их в надежности своего сервиса.

Сегодня нерешенные проблемы у Транссиба еще остались, а значит есть и резервы для улучшения сервиса. Нельзя забывать, что львиную долю на Транссибе составляют грузы направлением в Афганистан или Среднюю Азию. Процедуру оформления «европейских» контейнеров таможня упростила, а вот остальных, из того же железнодорожного состава, оставила прежней. И поезд не отправится, пока декларант не оформит таможенные документы в 30 печатных листов на каждый контейнер. Заполнитель таможенной декла-

рации должен, например, знать номер склада получателя, номер лицензии, всего 200 наименований различных сведений, которые заполняются перед отправкой контейнера из Восточного порта.

Корейская компания «Дэу» отказалась от отправления своих контейнеров с запчастями по Транссибу, после того как наша таможня затребовала у корейских отправителей около 225 наименований различных сведений. Контейнер, поступивший в Восточный порт со сборным грузом на Афганистан и СНГ, оформляется от 5 до 7 суток, при этом даже не поднимается вопрос о круглосуточной работе таможни.

Интересно отметить тот факт, что доля российских участников в сквозной ставке Транссибирской магистрали составляет лишь около 30% или 500-700 ам. долларов, остальной заработок получают иностранные компании.

Возрождение Транссиба в основном связывают с перевозкой транзитных грузов и забывают об экспортно-импортных

ТРАНСИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

перевозках, хотя эти грузы мы везем для своих российских получателей. И внешнеторговые перевозки также могут послужить базой для возрождения Транссиба.

Вызывает тревогу тенденция роста перевозок из стран ЮВА на центральную Россию через Европу вместо перевозок по Транссибирской магистрали. Вот этот груз просто должен «принадлежать» Транссибу, потому что здесь Транссиб действительно и дешевле и быстрее. Так в чем же дело? Почему клиенты предпочитают отправлять груз сначала в Финляндию, а только потом в Москву? Основная причина в том, что в Финляндии клиент имеет возможность организовать дешевое и безопасное хранение грузов на таможенных складах. Иногда груз хранится до 6 месяцев в ожидании продажи. В России это невозможно — во-первых, из-за таможенных правил (груз должен быть растаможен в течение двух месяцев, иначе — конфискация) и во-вторых, из-за неподъемной стоимости хранения. Кроме этого, Транссиб страдает из-за постоянного дефицита железнодорожных 20 футовых контейнеров и полного отсутствия 40 футовых контейнеров, перевозка грузов в которых значительно снижает стоимость перевозки. Именно отсутствие достаточного количества порожних контейнеров ДРКЖ послужило толчком к снижению грузопотока на Среднюю Азию через Транссибирскую магистраль.

Конечно, будущее у Транссиба есть. Но оно не только за транспортниками. Как и прежде, главные нерешенные вопросы — в компетенции Москвы.

Владивосток

Александра САВЕЛЬЕВА,
пресс-центр АО «Дальневосточное
морское паромство»

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ИЗМЕНИТЬ

ТАМОЖЕННЫЕ И НАЛОГОВЫЕ ПРАВИЛА

В отличие от пассажирских авиаперевозок, которые с 1992 года постоянно снижаются, в грузовых перевозках, осуществляемых российской гражданской авиацией, удалось избежать спада. Доходы от грузоперевозок на сегодня составляют 15-20% (0,7 млрд. долл.) от общей суммы доходов гражданской авиации России. Ведущие места здесь занимают авиакомпании «Аэрофлот — РМАЛ» (22% общего грузооборота), 224-й летный отряд (9,5%), «Волга-Днепр» (8,4%). В некоторых сегментах международного рынка отечественные грузоперевозчики начинают теснить западных конкурентов. Так, например, авиакомпания «Волга-Днепр» уже отвоевала 57% мирового авиарынка по перевозкам крупногабаритных и сверхтяжелых грузов.

Однако целый комплекс проблем ставит под угрозу не только успешное развитие, но и в перспективе само существование российской грузовой авиации. Действующая система налогообложения поднимает цены на внутренние грузоперевозки на 25-30% по сравнению с аналогичными за рубежом. Вследствие чего российские компании вынуждены уходить с внутреннего рынка. Согласно

статистике ФАС 90% своих доходов грузовые российские авиакомпании зарабатывают за границей. Но и там, из-за тех же налогов, их конкурентоспособность падает. Российское таможенное законодательство, действующее сегодня в отношении гражданской авиации, в такой же степени запутано, как и непредсказуемы его изменения. Главная проблема при зарубежных перевозках — отсутствие стандартной процедуры оформления агрегатов и запчастей для техобслуживания. Еще одним камнем преткновения стал вывоз валютных средств, необходимых для оплаты проживания экипажей, покупки материалов для техобслуживания и т.д. При перевозках на внутреннем рынке тоже нет единых унифицированных правил. В связи с этим грузопотоки прикованы сейчас к тем аэропортам, где достигается «джентльменское соглашение» между предприятием, занимающимся обработкой грузов, и соответствующей таможней — снижение платежей взамен плановых поступлений за счет стабильного грузопотока.

Арсений АННЕНКОВ

БАНКОВСКИЕ СИСТЕМЫ РОССИИ И КИТАЯ

ИДУТ НА СБЛИЖЕНИЕ

В Пекине прошло первое заседание двусторонней рабочей группы по банковскому сотрудничеству. Договоренность о ее создании была ранее достигнута между Банком России и Народным банком Китая (НБК). На заседании обсуждались вопросы совершенствования платежных расчетов в торговле, а также развития связей между коммерческими банками.

Заместитель председателя Центробанка считает вполне достижимым удвоение за два-три года объема товарооборота с Китаем, который не выходит в последнее время за пределы 7 млрд. долл. Рост сдерживают, по его мнению, допотопные формы (клиринговые и полуклиринговые) платежных расчетов и неразвитый механизм краткосрочного финансирования торговых операций. Активное подключение потенциала коммерческих банков к обслуживанию тор-

говли будет стимулировать интерес партнеров к развитию связей, инвестиционному сотрудничеству, реализации крупных проектов на основе долгосрочного кредитования. Китайская сторона, по словам А. Потемкина, позитивно отнеслась к проекту соглашения об использовании юаня и рубля в торговых расчетах между двумя странами. Он разработан российскими финансистами на основе опыта, накопленного в отношениях со странами СНГ.

Участие крупных коммерческих банков в обслуживании торговых операций, как считает зампред Центробанка, поможет также вытеснить из сферы торговли «полукриминальные формы», процветающие на ниве «челночного» бизнеса. В прошлом году по этому каналу из России в Китай нелегально вывезено около 3 млрд. долл.

РОССИЙСКИЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ

РИСКУЮТ ПОТЕРЯТЬ

РЫНОК

С 1 мая Министерство транспорта РФ увеличило размеры дорожных сборов с компаний-автоперевозчиков тех государств, которые взимают аналогичные сборы с автоперевозчиков российских.

По словам заместителя министра транспорта РФ Евгения Казанцева, это постановление призвано укрепить позиции отечественных транспортников. В ряде европейских государств, в том числе на Украине и в Белоруссии, они по сей день выплачивают постоянно возрастающие дорожные и прочие сборы. В то время как уровень российских дорожных сборов уже более 10 лет не менялся и до сих пор составляет, как заявил г-н Казанцев, «буквально копейки».

Однако сами транспортники полагают, что для равноправной конкуренции с иностранными фирмами этой меры недостаточно. По данным аналитического центра российской Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), в 1997 году объем международных автоперевозок в России на 46% превысил уровень 1996 года и почти в 10 раз — 1990 года. Это значит, что отечественный рынок международных автотранспортных услуг динамично развивается. Но своим ростом он обязан в первую очередь зарубежным фирмам, которые занимают сегодня около 75% рынка.

Главным виновником сложившейся ситуации российские транспортники считают государство, не желающее снижать налоговые поборы. Правда, одно послабление все же было сделано: с января 1998 года не облагается НДС перевоз импортных грузов, в таможенную стоимость которых вошла и стоимость перевозки. Но российские автомобильные перевозчики требуют и других льгот, благодаря которым они были бы в состоянии предложить заказчику более приемлемые условия доставки груза.

В связи с этим «Известиям» пояснили в Минфине РФ, что налогообложение импортного транспорта — палка о двух концах: высок уровень налогов — страдают перевозчики, низок — отечественные автомобилестроители теряют стимул производить собственные тягачи и полуприцепы, западные-то все равно останутся лучшими. И дело государства — увязать интересы тех и других.

Российские аудиторы получили в свое распоряжение важный нормативный документ — в свет вышел сборник, в котором собраны воедино 15 отечественных стандартов аудита, одобренных Комиссией по аудиторской деятельности при президенте («Отечественные правила (стандарты) аудита и их использование», издательство «ФБК-Пресс», авторы — Е. М. Гутцайт, О. М. Островский, Н. А. Ремизов).

опустить при подготовке первого варианта российских правил. Наконец, в-четвертых, некоторые хорошо известные на Западе, но малоизвестные у нас нормы было решено, напротив, изложить более подробно, чем в международном аналоге.

Разумеется, в ходе последующих редакций сборника многие российские нормы будут все больше сближаться с международными. Как отмечают специалисты, уже

щихся в документах требований важнейшим критерием качества проведенного аудита. Хочется надеяться, что тема стандартов будет тщательно прописана в Федеральном законе «Об аудиторской деятельности», проекты которого уже длительное время находятся в Государственной Думе.

В Комиссию по аудиторской деятельности при президенте поступило множество пожеланий от аудиторов с просьбой к специалистам подготовить комментарии и разъяснения по вопросам практического применения стандартов. В вышедшем сборнике эта проблема снята: он представляет собой развернутый профессиональный комментарий к каждому документу.

В июле комиссия одобрила пять очередных стандартов: «Внутрифирменный контроль качества аудита», «Первичный аудит начальных и сравнительных показателей бухгалтерской отчетности», «Применимость допущения непрерывности деятельности», «Проверка соблюдения нормативных актов при проведении аудита» и «Разъяснения, представляемые руководством проверяемого экономического субъекта». Ведется разработка проектов еще семи стандартов. Все это позволяет сделать вывод, что к концу следующего года большинство отечественных нормативных документов будет максимально соответствовать международным нормам.

Юрий ДАНИЛЕВСКИЙ,
первый заместитель председателя
Комиссии по аудиторской деятельности при
президенте России.

АУДИТОРЫ БУДУТ РАБОТАТЬ ПО ОТЕЧЕСТВЕННЫМ СТАНДАРТАМ

Многие годы наши аудиторы при подготовке своих отчетов пользовались разными источниками и критериями. Понятно, что при таком подходе всегда возникала проблема соответствия отечественных аудиторских отчетов международным критериям, особенно остро встававшая, как правило, тогда, когда предприятие, заказавшее аудиторскую проверку, намеревалось привлечь западные инвестиции или выйти на международные рынки.

Именно поэтому в последнее время под эгидой специальной комиссии при президенте активно велась работа по созданию и внедрению в практику отечественных нормативных правил.

Первый из стандартов был одобрен в феврале 1996 г., следующие десять — в декабре 1996 г. и еще четыре — в январе 1998 г. Стандарты обязательны для применения всеми российскими аудиторами. Они содержат перечень основополагающих требований: как собирать аудиторские доказательства и документировать выполненную работу, как правильно проводить выборочную проверку документов, оформлять итоговые документы аудита (аудиторское заключение и письменный отчет по его результатам) и т.п.

Российские правила (стандарты) подготовлены на основе международных. Имеющиеся расхождения не носят принципиального характера. Конечно, можно было ограничиться дословным переводом международных стандартов для использования их в российских условиях. Но от этой идеи разработчики отказались по нескольким причинам. Во-первых, выяснилось, что сам стиль изложения международных стандартов существенно отличается от российского. Во-вторых, при подготовке российских стандартов следовало учесть (и это было сделано) отличия российской системы бухгалтерского учета от систем учета, принятых за рубежом. В-третьих, ряд трудоемких и не очень принципиальных требований международных стандартов было решено

сейчас новые российские правила отличаются от международных не больше, чем, например, стандарты Великобритании, Франции, Германии и других развитых стран, имеющих многолетние традиции и собственную историю развития аудита.

Важно отметить, что статус одобренных комиссией при президенте правил (стандартов) подтвержден центральными аттестационно-лицензионными комиссиями Минфина и Банка России, которые считают выполнение аудиторами содержа-

ПЕРЕКУЕМ СУБМАРИНЫ НА КРЕСТЫ

Атомную подводную лодку перековали в православный крест в цехах «Севмашпредприятия» в Северодвинске. Как сообщил пресс-секретарь оборонной верфи Борис Лифшиц, корабелы сработали четырехметровый символ христианской веры из сверхпрочного титанового сплава, полученного из металла утилизированной субмарины.

На «Севмашпредприятии» строятся самые мощные отечественные подводные ракетоносцы, тут же они и разделяются на металлолом по окончании срока эксплуатации. Крест изготовлен по заказу Архангельской и Холмогорской епархии и будет вскоре водружен на купол возрожденной Свято-Троицкой церкви в Архангельске. И представляется символичным, что из того же самого «вечного» металла, титана, была построена в Северодвинске и печально знаменитая, погибшая подлодка «Комсомолец».

КУВЕЙТСКИЕ БАНКИ НАМЕРЕНЫ УЧАСТВОВАТЬ В РЕКОНСТРУКЦИИ

КАНАЛА В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

«Исламик девелопмент бэнк» намерен участвовать в финансировании проекта реконструкции канала Самур—Апшерон в Азербайджане суммарной стоимостью 827 млн. долл. Этот канал снабжает водой столицу Азербайджана Баку. Проект будет реализовываться в 4 этапа в течение 19 лет. Строительство первой очереди обойдется примерно в 321 млн. долл. и продлится 5 лет. Банк предоставит для него беспроцентный кредит на 10 млн. долл. Банк также будет способствовать привлечению инвестиций из «Кувейт фонда» (10 млн. долл.) и Финансового института Абу-Даби (26 млн. долл.). Осуществление данного проекта увеличит объем водоснабжения Баку почти на треть — с 17 куб. м/с до 22 куб. м/с.

ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРАНСИБА ВОЗРАСТАЕТ

Россия увеличивает пропускную способность Транссибирской магистрали, проложив на ее восточном участке три дополнительные нити стальных путей. Они ведут к глубоководному Восточному порту свободной экономической зоны «Находка». Из этой гавани на Транссиб поступает самое большое количество грузов.

Модернизация Транссиба проходит в рамках реформы всей работы самой протяженной в мире железной дороги. Она на 10% снизила тарифы на провоз грузов, расширяются ее сортировочные станции. Грузовые поезда от Тихоокеанского побережья России следуют до западной границы страны строго по расписанию и преодолевают путь почти в 10 тыс. км за 14 суток. Это делает Транссиб более привлекательным для иностранных грузоотправителей, они все чаще пользуются услугами российской магистрали. При полной модернизации она сможет перевозить ежегодно свыше одного миллиона транзитных контейнеров.

Увеличение количества стальных путей Транссибирской магистрали на территории СЭЗ «Находка» позволит здесь ежедневно сортировать до 600 вагонов и незамедлительно отправить составы по заданным маршрутам.

ОТКРЫЛСЯ ТАМОЖЕННЫЙ ПЕРЕХОД В КРАКОВЦЕ

Украина формирует сеть таможенных переходов на своей западной границе. В Краковце (Львовская область) вступил в строй временно оборудованный пограничный переход. Его пропускная способность — 5 тысяч автомашин в сутки.

На новом КПП Краковец—Корчова построено 30 обустроенных по европейским стандартам автомобильных полос в обе стороны. Чтобы упростить процедуру въезда-выезда, установлен первый в стране интроскоп. Он без вмешательства таможенников за считанные секунды просветит машину и выявит упрятанное или контрабанду.

Впервые в украинской практике открытие пограничного перехода увязано с реконструкцией автомагистрали, по которой намечена трансъевропейская магистраль А-4 Лиссабон—Киев—Москва. Построен первый участок — 2 километра из более чем полутора тысяч необходимых — высокоскоростной магистрали. Европейский банк реконструкции и развития выделил Украине 80 миллионов ЭКЮ на строительство и реконструкцию международных магистралей.

Сегодня пересечь государственную границу России в ту или другую сторону — нет проблемы. Однако это вовсе не означает, что еще недавно крепко запертая на все «защитные» границы ныне превратилась, образно говоря, в «проходной двор». Отнюдь. Граница Государства Российского всегда была и останется Границей с большой буквы. Это непреложный факт.

Да, правила выезда и въезда, если сравнить, какими они были всего несколько лет назад, значительно упростились, намного вырос пассажиропоток, увеличился объем грузоперевозок. Эти изменения потребовали от ФПС решительной реорганизации прежней системы пограничного контроля. И в частности — увеличения количества пунктов пропуска через государственную границу. В Краснодарском крае, например, таких

сфере охраны границы на этих пунктах. Другими словами, нам вменено в обязанность обеспечить их четкое и надежное функционирование.

Сегодня только в Новороссийске имеется порядка 63 фирм, которые работают по агентированию судов. Анализ показывает, что ежегодно объемы движения груза через пункты пропуска возрастают в полтора-два раза. Совершенно ясно, что если одновременно не совершенствовать работу органов пограничного контроля, то очень скоро мы не сможем эффективно решать те задачи, которые обязаны решать. Поэтому по нашему ходатайству в Новороссийске было проведено межведомственное совещание, на котором обсуждались проблемы обустройства пунктов пропуска на территории Краснодарского

ГРАНИЦА— ЕСТЬ ГРАНИЦА

пунктов теперь больше дюжины. К слову, такого их множества нет ни в одном другом регионе Российской Федерации.

Рассказывает начальник отряда пограничного контроля «Новороссийск» полковник Александр Чемеричко:

— В соответствии с законом «О государственной границе Российской Федерации» в пунктах пропуска, кроме пограничного, осуществляются таможенный и другие виды контроля. При этом нам, пограничникам, отведена роль координатора в

края. Почему был выбран Новороссийск? Объяснять, думаю, не надо. Единственный глубоководный порт на Черном море, на который падает основной объем перевалки всех грузов, доставляемых морским транспортом.

С обстоятельным докладом на совещании выступил заместитель директора Федеральной пограничной службы Российской Федерации генерал-полковник А. Еремин. Круг обсуждаемых вопросов был широк. И каждый вопрос, — большой или маленький — неотложный, потому что в совокупности все направлены на одну цель — защиту государственных интересов России.

— Александр Анатольевич, иногда приходится слышать от судовладельцев упреки в адрес пограничников. Мол, много времени уходит на то, чтобы пройти контроль, и зачастую они бывают правы. Какие меры принимаете вы, чтобы избежать подобных нареканий?

— Чтобы не допускать простоев судов, органы пограничного контроля переходят на новые методы и формы работы. Может быть, не так быстро, как хотелось бы, но это скорее не вина, а беда ФПС. На многих пунктах пропуска используется техника морально и физически устаревшая. Немало есть и других проблем и о них говорилось на совещании.

И тем не менее, повторю: мы не складываем руки, а ищем нестандартные решения. Например, на объекте Шесхарис организовали специализированную проходную, отказавшись от войсковой охраны. Второе: создали службу, которая практикуется во многих портах за рубежом. Высвободившийся при этом личный состав направлен в комиссии по оформлению су-



дов, что позволило увеличить объем движений через пункты пропуска.

Естественно, без технического оснащения органов пограничного контроля, пунктов пропуска решать в полном объеме задачи, которые на нас возложены, практически невозможно. Нельзя быстро и качественно сделать анализ всей имеющейся у нас информации без внедрения компьютеризации, новых форм проведения паспортного контроля, что позволило бы значительно сократить время на оформление транспортных средств и лиц, следующих через границу. Необходимо оборудовать пункты пропуска телевизионными системами, системами охранной сигнализации. Могу сказать, что в настоящее время мы планируем работать по новейшей технологии — автопаромный комплекс, подобного пункта пропуска в нашей стране нет.

— Я знаком с выступлением на совещании генерал-полковника Еремина. Говоря о проблемах ФПС, он среди прочих назвал и такую: дефицит штатной численности орга-

продолжает оставаться напряженной. Как это отражается на деятельности погранотряда?

— Прежде всего она, эта обстановка, потребовала от органов пограничного контроля максимальной бдительности, более тесного взаимодействия с правоохранительными органами Российской Федерации. Не является секретом, что преступные элементы пытаются втянуть в противоправную деятельность пограничников, работников таможни, обслуживающий персонал транспортных средств заграничного следования, в том числе и моряков. Не так уж редки и случаи провоза контрабанды как российскими, так и иностранными гражданами. Не прекращаются попытки нелегального въезда в нашу страну на судах заграничного плавания граждан некоторых государств Юго-Восточной Азии в поисках лучшей жизни, а также незаконного выезда из Российской Федерации.

Сегодня многие фирмы, совместные предприятия и организации на законных

«ПРОХОДНЫМ ДВОРОМ» ОНА БЫТЬ НЕ МОЖЕТ

нов пограничного контроля.

— В настоящее время мы не получаем призывной контингент срочной службы, а переходим на контрактную систему с последующим обучением и воспитанием личного состава отряда. Практически вопрос о наборе контрактников мы решили. Сегодня по контракту у нас служат не только мужчины, но и женщины. Примерно 20-25 процентов личного состава приходится на «слабый пол». Опыт, однако, показывает, что женщины внимательней проверяют документы, старательней относятся к выполнению служебных обязанностей. Думаю, что со временем их число в отряде возрастет.

В связи с планируемым вводом в Новороссийском порту нового паромного комплекса ФПС рассмотрело и поддержало наше предложение по формированию еще одного отделения, которое бы занималось обработкой судов и паромов.

Хотелось бы обратить внимание и на такой нюанс. Мы сделали анализ и его результаты показали, что за последние четыре года российский флот на Черном море практически уступил место иностранному. Во всяком случае, примерно процентов 70 судов, которые заходят в порт Новороссийск, принадлежат не России. Очевидно, что такая же картина и в других российских портах. Это обстоятельство, естественно, повлекло за собой увеличение служебной нагрузки на личный состав. Был осуществлен ряд дополнительных режимных мероприятий для того, чтобы ситуация не вышла из-под контроля.

— Последний вопрос, Александр Анатольевич. Криминогенная обстановка в стране

основаниях занимаются торгово-экономическими операциями с иностранными компаниями. В том числе и оказанием различных услуг в морских портах. Как говорится, Бог им в помощь. Плохо, однако, то, что некоторые из них главной целью своей предпринимательской деятельности поставили личное обогащение любым путем, чаще всего преступным.

Должен сказать, что нами отработаны все направления и каналы, по которым действуют те, кто нарушает российские законы, и никакие ухищрения им не помогут.

Совсем недавно пограничники задержали группу из 12 человек, оказавшихся гражданами Афганистана, которые пытались выехать по поддельным российским паспортам. А еще раньше в результате умелых действий пограничного наряда на теплоходе «Академик Курчатов» были задержаны два гражданина Российской Федерации при попытке незаконно убыть в Турцию.

Можно привести и другие примеры, свидетельствующие, что для нарушителей, лиц, занимающихся контрабандным промыслом, государственная граница России всегда была и будет на крепком замке. Залогом тому — честь и высокий профессионализм пограничников.

В заключение хочу сказать, что существенную помощь в решении социальных, бытовых и других проблем нам оказывают городские власти Новороссийска, морской торговый порт, фирмы и предприятия. За что большое спасибо.

Михаил ГЛИНИСТОВ.
Новороссийск.

В УЗБЕКИСТАНЕ ВВЕДЕННЫ НОВЫЕ СТАВКИ ИМПОРТНЫХ ПОШЛИН

В Узбекистане введены следующие ставки импортных таможенных пошлин:

на тракторы — 30 проц. от контрактной стоимости; автомобили, предназначенные для перевозки не менее 10 человек, — 30 проц.; автомобили легковые с объемом двигателя до 1000 куб. см — 40 проц.; от 1000 до 3000 куб. см — от 45 до 60 проц., свыше 3000 куб. см — 60 проц., но не менее 3,0 ЭКЮ на 1 куб. см.; на легковые автомобили, бывшие в употреблении (с момента выпуска которых прошло 3 года и более), — 100 проц. Грузовые автомобили облагаются таможенными пошлинами в размере 30 проц., мотоциклы — 30 проц., летательные аппараты — 10 проц. от контрактной стоимости.

На дизельное топливо, бензины, газойли — 30 проц. На алкогольные и безалкогольные напитки введены следующие ставки импортных таможенных пошлин: крепкие спиртные напитки — 30 проц., вина — 30 проц., пиво, напитки — 30 проц.

НОВЫЕ ПРАВИЛА

ДЛЯ ПОЛЬСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Новые правила пересечения автомобильных погранпереходов на российско-польской границе для владельцев транспорта, имеющего польскую регистрацию, установленные решением Министерства транспорта РФ, вступили в действие с 20 февраля.

Как сообщило Калининградское отделение Российской транспортной инспекции, водители польских грузовых автомобилей грузоподъемностью 1,5 т и выше, а также пассажирских машин вместимостью более пяти человек должны предъявлять при въезде на российскую территорию специальное разрешение и контрольный лист на право проведения нерегулярных международных пассажирских перевозок.

Эта мера является ответной на введенные 5 января польской стороной ограничения на въезд в Польшу российских автоперевозчиков. Тогда же польские власти изменили и порядок пересечения границы российскими «челноками». Нововведения привели к резкому — до 80% — сокращению транспортных пересечений границы.

Получить разрешение и контрольный лист можно в Калининградском отделении Международной ассоциации автоперевозчиков. В дальнейшем транспортные организации обеих стран могут организовать взаимобмен документов и выдачу их в более удобной для владельцев автотранспорта форме.

(ПРАЙМ-ТАСС)

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

МЕЖДУНАРОДНОГО

(Составлено по материалам «Инкотермз-90», докладов семинаров TT Club и газеты «Экономика и жизнь»)

(Окончание. Начало в «МЭ» № 2)

Основными условиями страхования являются:

— Группа «А» — страхование с ответственностью за все риски (all risks)

— Группа «Б» — страхование с ответственностью за частную аварию (w. a. — with average)

— Группа «В» — страхование без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения (f. p. a. — free particular average)

— Группа «Г» — страхование от военных рисков

— Группа «Д» — страхование от риска забастовок.

Ниже дано изложение двух основных Оговорок Объединения лондонских страховщиков.

ОГОВОРКИ ИНСТИТУТА ЛОНДОНСКИХ СТРАХОВЩИКОВ

ГРУППА ОГОВОРОК «А»

1. Оговорка «Перечень рисков»

Страхование покрывает все риски утраты или повреждения застрахованного груза, за исключением случаев, указанных в оговорках 4, 5, 6 и 7.

2. Оговорка «Общая авария»

Страхование покрывает расходы по общей аварии и спасанию, установленные или определенные в соответствии с контрактом о фрахтовании и/или основным законом и практикой, во избежание утрат по любой причине, за исключением случаев, указанных в статьях 4, 5, 6 и 7 или в других статьях данного страхования.

3. Оговорка «Столкновение по вине обеих сторон»

Страхование обеспечивает предоставление Страхователю покрытия в такой же доле ответственности по контракту о фрахтовании согласно статье «Столкновение по вине обеих сторон», что и в отношении убытка, возмещаемого в соответствии с этой Оговоркой. В случае возникновения каких-либо претензий со стороны судовладельцев по вышеуказанной Оговорке Страхователи соглашаются уведомить Страховщика, который будет иметь право за их собственный счет и расходы защитить Страхователей от таких претензий.

4. Оговорка «Общие исключения»

Страхование не покрывает:

4.1. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие грубого умысла или грубой неосторожности Страхователя;

4.2. Нормативную утечку, потерю веса

и объема или нормативный износ застрахованного груза;

4.3. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие не-

обеспечения достаточной или соответствующей упаковки или вследствие неправильной подготовки застрахованного груза (в Оговорке 4.3 под «упаковкой» следует понимать укладку в контейнер, но только в том случае, если такая укладка осуществляется до вступления в силу данного страхования и производится Страхователем или его сотрудниками);

4.4. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие внутренних свойств или дефектов застрахованного груза;

4.5. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие непосредственной задержки, даже если событие, вследствие которого произошла задержка, покрывается страхованием (за исключением расходов, подлежащих оплате по Оговорке 2);

4.6. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие неплатежеспособности или невыполнения обязательств владельцами, управляющими, фрахтователями или операторами судна;

4.7. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие использования любого военного оружия, принцип действия которого основан на реакции деления атома или ядерного синтеза, а также других ядерных реакций, вызывающих радиоактивное излучение.

5. Оговорка «Исключения, связанные с немореходностью и непригодностью»

5.1. Страхование не покрывает утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие обстоятельств, приведших к:

— немореходности судна;

— непригодности судна, транспортировочного контейнера или подъемника для безопасного перемещения страхуемого груза;

— в случае, если Страхователь или его сотрудники заинтересованы в немореходности судна или непригодности перевозочных средств во время погрузки страхуемого груза.

5.2. Страховщик не покрывает убытки, произошедшие вследствие нарушения гарантии мореходности судна и гарантии его

пригодности к доставке застрахованного груза к месту назначения, если Страхователь или его сотрудники виновны в возникновении обстоятельств, приведших к немореходности и непригодности судна.

6. Оговорка «Исключения по причине войны»

Страхование не покрывает утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие:

6.1. Войны, гражданской войны, революции, бунта, восстания или гражданских беспорядков, возникших вследствие вышеперечисленных событий либо вследствие любого враждебного акта воюющей стороны или против нее;

6.2. Захвата, ареста, заключения в тюрьму, задержки с применением силы (за исключением пиратства) и их последствия или любой попытки угрозы;

6.3. Взаимодействия с минами, торпедами, бомбами и другими видами военного оружия, воздействие которых на объект страхования носит случайный характер.

7. Оговорка «Исключения по причине забастовок»

Страхование не покрывает утрату, расходы и повреждения, произошедшие вследствие:

7.1. Действий участников забастовок, локаутов или лиц, участвующих в трудовых беспорядках, бунтах или гражданских волнениях;

7.2. Забастовок, локаутов, трудовых беспорядков, бунтов или гражданских волнений;

7.3. Действий террористов или любых других лиц, действующих по политическим мотивам.

8. Оговорка «Продолжительность действия страхового покрытия»

Страхование вступает в силу с момента, когда груз вывезен со склада или места складирования в пункте, определенном для начала транспортировки, продолжается в течение периода транспортировки груза и заканчивается или:

8.1.1. После доставки груза на консигнационный склад грузополучателя или другой склад, обозначенный как конечный

пункт доставки, или иное место хранения в указанном пункте назначения, или

8.1.2. После доставки на любой другой склад или место хранения, которое до или в указанном пункте назначения было выбрано Страхователем, или:

8.1.2.1. Для использования в качестве

не будут доставлены в вышеуказанный порт или место назначения или, если иное специально не оговорено, на период до истечения 60 дней после прибытия страхуемого груза в такой порт или место назначения в зависимости от того, какое из событий произойдет раньше,

либо

9.2. Если товары в течение оговоренного периода в 60 дней (или в течение любого дополнительно оговоренного периода) направлены в условленное место назначения или любое другое место назначения, страхование распространяется на период, пока оно не закончится согласно положениям Оговорки 8.

ЭКСПЕДИТОРА И ПЕРЕВОЗЧИКА

склада, не включенного в маршрут транспортировки, или

8.1.2.2. Для использования в качестве места для размещения или распределения, или

8.1.3. По истечении 60 дней после окончания разгрузки застрахованного груза с борта судна в порту доставки, в зависимости от того, какое из вышеуказанных событий (8.1.1, 8.1.2, 8.1.3) произошло раньше.

8.2. Если после разгрузки с борта судна в конечном порту разгрузки, но до окончания периода действия данного страхования, груз должен быть отправлен в пункт назначения, отличный от оговоренного в договоре страхования, то данное страхование, которое может быть прекращено при условиях, указанных выше, не распространяется на иные, не согласованные в договоре страхования маршруты перевозки.

8.3. Договор страхования остается в силе (условия прекращения договора описаны в пп. 8.1, 8.2 и п. 9) во время задержки не по вине Страхователя, во время любого отклонения от оговоренного маршрута не по вине Страхователя; вынужденной разгрузки; перегрузки с судна на судно; перегруппировки груза на борту судна; во время любого отклонения от маршрута, обусловленного правом судовладельца или фрахтователя по контракту о фрахте.

9. Оговорка «Окончание контракта о перевозке»

В случае, если из-за обстоятельств, не зависящих от Страхователя, либо контракт о перевозке закончился в порту или месте, отличных от оговоренного места назначения,

либо перевозка закончилась до того, как товары были доставлены, согласно Оговорке 8,

данное страхование либо заканчивается, если Страховщику не будет предоставлено своевременное уведомление, содержащее запрос на продолжение этого покрытия, с оплатой дополнительной премии по требованию Страховщика, либо оно распространяется на период:

9.1. Пока товары не будут проданы или

10. Оговорка «Изменение курса»

Если после вступления в силу договора страхования изменяется место назначения по инициативе Страхователя, то изменение условий договора и премии должно быть предметом уведомления, посылаемого своевременно Страховщику.

11. Оговорка «О страховом интересе»

11.1. Для получения возмещения по убытку, в соответствии с условиями данного страхования, Страхователь должен иметь страховой интерес в застрахованном грузе в момент наступления убытка.

11.2. В случае, указанном в п. 11.1, Страхователь имеет право на возмещение убытка, выявленного в период действия страхования, несмотря на то, что этот убыток произошел до заключения страхового контракта за исключением случаев, когда Страхователь знал об убытках, а Страховщик — нет.

12. Оговорка «Расходы по отправке груза»

Если в результате происхождения риска, застрахованная перевозка закончилась в порту или месте, отличном от оговоренного в договоре страхования места назначения, Страховщик будет возмещать Страхователю любые дополнительные расходы, произведенные правильно и разумно при разгрузке, хранении и направлении страхуемого объекта к месту назначения, оговоренному в договоре страхования.

Оговорка 12 не распространяется на общую аварию или расходы по спасанию, она входит в Исключения, содержащиеся в Оговорках 4, 5, 6 и 7, упомянутых выше, и не включает расходы, вызванные виновными действиями, халатностью, несостоятельностью и неплатежеспособностью Страхователя или его сотрудников.

13. Оговорка «Конструктивная полная гибель»

Заявка на возмещение по Конструктивной полной гибели не будет удовлетворена, если не будет доказано, что страхуемый объект был покинут по причине неизбежности гибели, или потому, что общая стоимость восстановления, переобо-

ГОСУДАРСТВО ПОКА НЕ ЗАМЕЧАЕТ

ЗОЛОТУЮ ЖИЛУ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

65% внешнеторговых грузов России в прошлом году перевезли иностранные компании. Причем из-за недостатка портовых мощностей свыше 30% грузов перерабатывается в портах соседних государств. Российским грузовладельцам подобная практика обходится ежегодно в 2 млрд. долл. за фрахт иностранных судов, транзит и перевалку грузов в иностранных портах.

Впрочем, эксперты Росморфлота считают эти цифры заниженными. За годы реформ доля отечественного флота во внешнеторговых перевозках страны сократилась в десять раз (с 60-75% до 6-8%).

Дальше констатации дело не идет. Неизвестно, существует ли детальный анализ причин сдачи рынка иностранным судоходным компаниям. Официальная версия объясняет этот факт происшедшей либерализацией внешней торговли. Получается, что руководители отрасли не имеют отношения к сдаче рынка экспортно-импортных перевозок.

Отдана иностранным компаниям не только отечественная грузовая база, но и валютноносные европейские и атлантические линии.

Зато отечественные моряки стали возить грузы иностранных фрахтователей. Такая практика существовала и в советские времена. Правда, тогда объем перевозок составлял всего 12-15% от общего объема (сейчас — свыше 90%), да и флот был моложе.

Но здесь наш устаревший флот не может рассчитывать на высокие прибыли. Уровень фрахтовых ставок на перевозках грузов третьих стран оказывается ниже тарифа на внешнеторговые грузы страны. Российская мореходная школа — лучшая в мире — и торговый флот страны, в былые годы слышавший грозным конкурентом на мировом рынке фрахта, оказываются в аутсайдерах.

Моряки неоднократно и безуспешно пытались достучаться в правительство с предложением защитить грузовую базу отечественного торгового флота, обвязав грузоотправителей отправлять до 50% грузов российского экспорта-импорта отечественным

(Окончание. Начало на стр.35)

флотом.

Это общепринятая практика. Например, в США половину экспортно-импортных перевозок выполняет американский флот. Причем судно может и не нести национального флага, но в таком случае оно должно быть зафрахтовано американской компанией. В любом случае транспорт работает на пополнение госбюджета.

В африканских странах, даже не имеющих собственного флота, половина экспортно-импортных грузов в обязательном порядке возится зафрахтованным ими флотом, в результате чего вся прибыль остается в стране.

Впрочем, при переходе России на рыночные отношения у отечественных торговых моряков появились большие проблемы, решить которые можно было только на государственном уровне. Причем не деньгами, а преференциями.

Дело в том, что конкурентоспособность советского флота складывалась из множества факторов. Это была сложная система морского транспортного комплекса, в которой работали флот, береговые службы и базы по всему миру, Министерство внешней торговли, Министерство иностранных дел, таможня.

Отечественные суда при помощи внешнеторговой организации «Совбункер» снабжались дешевым топливом. Для сравнения: если нашим морякам тонна дизтоплива обходилась в 36 рублей, то на западном рынке его стоимость достигала 200 долл./т. Причем необходимо учесть тот факт, что судостроительная отрасль Советского Союза работала в тесном контакте с военным ведомством. Требования военных к оснащению торгового судна как потенциального быстрого военного-транспортного корабля выполнялись. Зато суда оказывались тяжелыми, что резко сказывалось на перерасходе топлива. Это всего один пример из целого ряда факторов, тяжело сказавшихся на обретших независимость от государства торговых морях.

Уже несколько лет подряд правительство работает над наполнением госбюджета, отмахиваясь от «назойливых» призывов торговых моряков. А торговое судоходство — не менее прибыльное для бюджета страны дело, чем торговля невозполнимыми природными ресурсами.

(Продолжение. Начало на стр.35)

рудования и направления страхуемого объекта к месту назначения согласно договору страхования будет превышать стоимость спасенного объекта на момент прибытия.

14. Оговорка «Страхование на увеличенную сумму»

14.1. Если по инициативе Страхователя договор страхования груза заключается на увеличенную страховую сумму, то подразумевается, что первоначальная страховая стоимость груза, на которую согласились Страховщик и Страхователь, должна быть увеличена до общей страховой суммы согласно данному договору страхования и все возмещения, покрывающие убытки и ответственность по договорам на увеличенную страховую сумму, должны быть выдержаны в такой же пропорции, как и страховая сумма по каждому отдельному договору, которая относится к общей страховой сумме по данному договору страхования.

В случае наступления убытка Страхователь должен предоставить Страховщику документы, содержащие информацию о страховых суммах по всем другим договорам страхования.

14.2. При страховании на увеличенную страховую сумму применяется следующая Оговорка:

подразумевается, что стоимость грузов, на которую согласились Страховщик и Страхователь, равна общей страховой сумме согласно первичному договору страхования, и все возмещения, покрывающие убытки и ответственность по договорам на увеличенную страховую сумму, должны быть выдержаны в той же пропорции, что и страховая сумма по каждому отдельному договору, которая относится к общей страховой сумме по данному договору страхования.

В случае наступления убытка Страхователь должен предоставить Страховщику документы, содержащие информацию о страховых суммах по всем другим договорам страхования.

15. Оговорка «Прибыль от страхования»

Страхование не должно приносить прибыль ни перевозчику, ни лицу, ответственному за хранение товара.

16. Оговорка «Обязанности Страхователя»

Обязанность Страхователя, его сотрудников и агентов относительно возмещения убытков заключается в том, чтобы:

16.1. Принять меры, которые были бы целесообразны для предотвращения или сведения к минимуму потери и

16.2. Гарантировать, что все права в отношении перевозчика, ответственного за хранение груза, или третьей стороны сохраняются, а Страховщик будет, кроме страхового возмещения, возмещать Страхователю любые расходы, понесенные целесообразно и разумно, в соответствии с этими обязанностями.

17. Оговорка «Отказ»

Меры, принятые Страхователем или

Страховщиком с целью спасения, защиты или восстановления застрахованного груза, не будут рассматриваться как согласие или отказ от абандона или какое-либо ущемление прав любой из сторон.

18. Оговорка «Принятие действий с необходимой быстротой»

Обязательным условием данного договора является то, что Страхователь будет действовать с необходимой быстротой в обстоятельствах, находящихся под его контролем.

19. Оговорка «Английское законодательство и практика»

Данное страхование соответствует английским законам и практике применения.

Примечание. Необходимо, чтобы Страхователь после того, как узнает о событии, которое покрыто данным страхованием, предъявил своевременное уведомление Страховщику. В этом случае право Страхователя на получение возмещения согласно покрытию будет находиться в зависимости от следования данному обязательству.

ГРУППА ОГОВОРОК «Б»

1. Оговорка «Перечень рисков»

Страхование покрывает нижеперечисленные риски, за исключением случаев, указанных в оговорках 4, 5, 6 и 8:

1.1. Утрата застрахованного груза или его повреждение, произошедшие вследствие:

1.1.1. Пожара или взрыва,

1.1.2. Посадки на мель, выброса на берег, опрокидывания судна или в случае, когда судно тонет,

1.1.3. Опрокидывания или схода с рельсов при наземной транспортировке,

1.1.4. Столкновения судна или транспортного средства с любым объектом, за исключением контакта с водой,

1.1.5. Разгрузки груза в порту в результате аварии,

1.1.6. Землетрясения, вулканического извержения или удара молнией;

1.2. Утрата застрахованного груза или его повреждение, произошедшие вследствие:

1.2.1. Убытков, расходов и взносов по общей аварии,

1.2.2. Выбрасывания или смывания груза за борт судна,

1.2.3. Протечки морской, озерной или речной воды в судно, транспортное средство, контейнер с грузом или место хранения;

1.3. Полная потеря отдельных частей груза в результате падения за борт или при погрузке или разгрузке.

2. Оговорка «Общая авария»

Страхование покрывает расходы по общим авариям и спасанию, установленным или определенным в соответствии с контрактом о фрахтовании и/или основным законом и практикой, во избежание гибели по любой причине за исключением случаев, приведенных в статьях 4, 5, 6 и 7 или в других статьях данного страхования.

3. Оговорка «Столкновение по вине обеих сторон»

Страхование обеспечивает предоставленные Страхователю покрытия в той же доле

ответственности по контракту о фрахте согласно Оговорке «Столкновение по вине обеих сторон», что и в отношении убытка, возмещаемого в соответствии с этой Оговоркой. В случае возникновения каких-либо претензий со стороны судовладельцев по вышеуказанной Оговорке Страхователи соглашаются уведомить Страховщика, который будет иметь право за их собственный счет и расходы защитить Страхователей от таких претензий.

4. Оговорка «Общие исключения»

Страхование не покрывает:

4.1. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие грубого умысла или грубой неосторожности Страхователя;

4.2. Нормативную утечку, потерю веса и объема или нормативный износ застрахованного груза;

4.3. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие необеспечения достаточной или соответствующей упаковкой или вследствие неправильной подготовки застрахованного груза (в Оговорке 4.3 под «упаковкой» следует понимать укладку в контейнер, но только в том случае, когда такая укладка осуществляется до вступления в силу данного страхования и производится Страхователем или его сотрудниками);

4.4. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие внутренних свойств или дефектов застрахованного груза;

4.5. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие непосредственной задержки, даже если событие, вследствие которого произошла задержка, покрывается страхованием (за исключением расходов, подлежащих оплате по Оговорке 2, см. выше);

4.6. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие неплатежеспособности или невыполнения обязательств владельцами, управляющими, фрахтователями или операторами судна;

4.7. Намеренное повреждение или намеренное уничтожение застрахованного объекта или его части в результате неправомерных действий одного лица или нескольких лиц;

4.8. Утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие использования любого военного оружия, принцип действия которого основан на реакции деления атома или ядерного синтеза, а также других ядерных реакций, вызывающих радиоактивное излучение.

5. Оговорка «Исключения, связанные с немореходностью и непригодностью»

5.1. Страхование не покрывает утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие обстоятельств, приведших:

- к немореходности судна,
- к непригодности судна, транспортного контейнера или подъемника для безопасного перемещения страхуемого груза, в случае, если Страхователь или его служащие заинтересованы в немореходности судна или непригодности перевозочных средств во время погрузки страхуемого груза;

за;

5.2. Страховщик не покрывает убытки, произошедшие вследствие нарушения гарантии мореходности судна и гарантии пригодности его к доставке застрахованного груза к месту назначения, если Страхователь или его сотрудники виновны в возникновении обстоятельств, приведших к немореходности и непригодности судна.

6. Оговорка «Исключения по причине войны»

Страхование не покрывает утрату, расходы или повреждения, произошедшие вследствие:

6.1. Войны, гражданской войны, революции, бунта, восстания или гражданских беспорядков, возникающих вследствие вышеперечисленных событий, либо вследствие любого враждебного акта воюющей стороны или против нее;

6.2. Захвата, ареста, заключения в тюрьму, задержки с применением силы и их последствий или любой попытки угрозы;

6.3. Взаимодействия с минами, торпедами, бомбами и другими видами военного оружия, воздействие которых на объект страхования носит случайный характер.

7. Оговорка «Исключения по причине забастовок»

Страхование не покрывает утрату, расходы и повреждения, произошедшие вследствие:

7.1. Действий участников забастовок, локаутов или лиц, участвующих в трудовых беспорядках, бунтах или гражданских волнениях;

7.2. Забастовок, локаутов, трудовых беспорядков, бунтов или гражданских волнений;

7.3. Действий террористов или любых других лиц, действующих по политическим мотивам.

8.1. Оговорка «Продолжительность действия страхового покрытия»

Страхование вступает в силу с момента, когда груз вывезен со склада или места складирования в пункте, определенном для начала транспортировки, продолжается в течение периода транспортировки груза и заканчивается или:

8.1.1. После доставки груза на консигнационный склад грузополучателя или другой склад, обозначенный как конечный пункт доставки, или иное место хранения в указанном пункте назначения, или

8.1.2. После доставки на любой другой склад или место хранения, которое до или в указанном пункте назначения было выбрано Страхователем, или:

8.1.2.1. Для использования в качестве склада, не включенного в маршрут транспортировки, или

8.1.2.2. Для использования в качестве места для размещения или распределения, или

8.1.3. По истечении 60 дней после окончания разгрузки застрахованного груза с борта судна в порту доставки, в зависимости от того, какое из вышеуказанных событий (8.1.1, 8.1.2, 8.1.3) произошло раньше.

8.2. Если после разгрузки с борта судна в конечном порту разгрузки, но до окончания периода действия данного покрытия груз должен быть отправлен в пункт назначения, отличный от оговоренного в договоре страхования, то данное страхование, которое может быть прекращено при условиях, указанных выше, не распространяется на иные, не согласованные в договоре страхования маршруты перевозки.

8.3. Договор страхования остается в силе (условия прекращения договора описаны в пп. 3.1, 8.2 и п. 9) во время задержки не по вине Страхователя, во время любого отклонения от оговоренного маршрута, вынужденной разгрузки, перегрузки с судна на судно, перегруппировки груза на борту, во время любого отклонения от маршрута, обусловленного правом судовладельца или фрахтователя по контракту о фрахте.

9. Оговорка «Окончание контракта о перевозке»

В случае, если из-за обстоятельств, не зависящих от Страхователя, либо в случае, если контракт о перевозке закончился в порту или месте, отличных от оговоренного места назначения, либо в случае, если перевозка закончилась до того, как товары были доставлены согласно Оговорке 8, данное страхование или заканчивается, если Страховщику не будет предоставлено своевременное уведомление, содержащее запрос на продолжение этого покрытия, с оплатой дополнительной премии по требованию Страховщика, или оно распространяется на период:

9.1. Пока товары не будут проданы и не будут доставлены в вышеуказанный порт или место назначения или, если иное специально не оговорено, на период до истечения 60 дней после прибытия страхуемого груза в такой порт или место назначения в зависимости от того, какое из событий произойдет раньше, или

9.2. Если товары в течение оговоренного периода в 60 дней (или в течение любого дополнительно оговоренного периода) направлены в условленное место назначения или любое другое место назначения, страхование распространяется на период, пока оно не закончится согласно положениям Оговорки 8.

10. Оговорка «Изменение курса»

Если после вступления в силу данного договора страхования изменяется место назначения по инициативе Страхователя, то изменение условий договора и премии должно быть предметом уведомления, посылаемого своевременно Страховщику.

11. Оговорка о «Страховом интересе»

11.1. Для получения возмещения по убытку, в соответствии с условиями данного страхования, Страхователь должен иметь страховой интерес в застрахованном грузе в момент наступления убытка.

11.2. В случае, указанном в п. 11.1, Страхователь имеет право на возмещение убытка, выявленного в период действия страхования, несмотря на то, что этот убыток

(Окончание. Начало на стр.34)

произошел до заключения страхового контракта, за исключением случаев, когда Страхователь знал об убытках, а Страховщик — нет.

12. Оговорка «Расходы по отправке груза»

Если в результате возникновения риска застрахованная перевозка закончилась в порту или в месте, отличном от оговоренного в договоре страхования места назначения, Страховщик будет возмещать Страхователю любые дополнительные расходы, произведенные правильно и разумно, при разгрузке, хранении и направлении страхового объекта к месту назначения, оговоренному в договоре страхования.

Оговорка 12 не распространяется на общую аварию или расходы по спасанию. Она входит в Исключения, содержащиеся в Оговорках 4, 5, 6 и 7, упомянутых выше, и не включает расходы, вызванные виновными действиями, халатностью, несостоятельностью и неплатежеспособностью Страхователя или его сотрудников.

13. Оговорка «Конструктивная полная гибель»

Заявка на возмещение по Конструктивной полной гибели не будет удовлетворена, если не будет доказано, что страхуемый объект был покинут либо по причине неизбежности гибели, либо потому, что общая стоимость восстановления, переоборудования и направления страхуемого объекта к месту назначения согласно договору страхования будет превышать стоимость спасенного объекта на момент прибытия.

14. Оговорка «Страхование на увеличенную сумму»

14.1. Если по инициативе Страхователя договор страхования груза заключается на увеличенную страховую сумму, то подразумевается, что первоначальная страховая стоимость грузов, на которую согласились Страховщик и Страхователь, должна быть увеличена до общей страховой суммы согласно данному договору страхования, и все договоры на увеличенную страховую сумму, покрывающие убытки и ответственность, должны быть выдержаны в такой же пропорции, что и страховая сумма по каждому отдельному договору, которая относится к общей страховой сумме по данному договору страхования.

В случае наступления убытка Страхователь должен предоставить Страховщику документы, содержащие информацию о страховых суммах по всем другим договорам страхования.

14.2. При страховании на увеличенную страховую сумму употребляется следующая Оговорка: подразумевается, что стоимость грузов, на которую согласились Страховщик и Страхователь, равна общей страховой сумме согласно первичному договору страхования, и все возмещения, покрывающие убытки и ответственность по до-

говорам на увеличенную страховую сумму, должны быть выдержаны в той же пропорции, что и страховая сумма по каждому отдельному договору, которая относится к общей страховой сумме по данному договору страхования.

В случае наступления убытка Страхователь должен предоставить Страховщику документы, содержащие информацию о страховых суммах по всем другим договорам страхования.

15. Оговорка «Прибыль от страхования»

Страхование не должно приносить прибыли ни перевозчику, ни лицу, ответственному за хранение товара.

16. Оговорка «Обязанности Страхователя»

Обязанность Страхователя, его сотрудников и агентов относительно возмещения убытков заключается в том, чтобы:

16.1. Принять меры, которые были бы целесообразны для предотвращения или сведения к минимуму потери, и

16.2. Гарантировать сохранение всех прав в отношении перевозчика или третьей стороны, ответственных за хранение груза, и возмещение Страхователю Страховщиком любых расходов, понесенных целесообразно и разумно, кроме страхового возмещения в соответствии с этими обязанностями.

17. Оговорка «Отказ»

Меры, принятые Страхователем или Страховщиком с целью спасания, защиты или восстановления застрахованного груза, не будут рассматриваться как согласие или отказ от абандона или какое-либо ущемление прав любой из сторон.

18. Оговорка «Принятие действия с необходимой быстротой»

Обязательным условием данного договора является то, что Страхователь будет действовать с необходимой быстротой в обстоятельствах, находящихся под его контролем.

19. Оговорка «Английское законодательство и практика»

Данное страхование соответствует английским законам и практике применения.

Примечание. Необходимо, чтобы Страхователь после того, как узнает о событии, предьявил своевременное уведомление Страховщику. В этом случае право Страхователя на получение возмещения согласно покрытию будет находиться в зависимости от следования данному обязательству.

* * *

Из упомянутых выше пяти групп Оговорок по транспортному страхованию грузов в нашей информации изложены только группы «А» и «Б», которые представляют собой две из трех основных Оговорок Объединения лондонских страховщиков (Institute Cargo Insurance Clauses):

Оговорка «А» — страхование с ответственностью за все риски;

Оговорка «Б» — страхование с ответственностью за частную аварию;

Оговорка «В» — ст...

ветственности за повреждения, кроме случаев крушения.

Согласно Оговорке «В» страхованием покрывается риск утраты груза и его повреждение, произошедшие в результате событий, конкретно перечисленных в Оговорке. Однако Оговорка «В» предоставляет минимальное покрытие, которое в большинстве случаев недостаточно для удовлетворения потребностей Страхователя. В Оговорке «Б» покрытие, предоставляемое страховой компанией, расширяется.

Согласно Оговорке «Б» страхованием покрываются все риски, перечисленные в Оговорке «В», плюс к этому — повреждение застрахованного груза или его гибель, произошедшие вследствие землетрясения, вулканического извержения, удара молнией, смывтия за борт, проникновения морской, озерной и речной воды, а также риск полной потери отдельных частей груза.

Оговорка «А» по сравнению с «Б» и «В» предоставляет практически универсальное покрытие всех видов рисков, включая пиратство. Однако ущерб, покрываемый страхованием, должен носить случайный характер, поэтому все события покрываться этим видом страхования не могут. В связи с этим каждая из Оговорок имеет раздел «Исключения» (пп. 4, 5, 6, 7), содержащий перечень событий, не покрываемых страхованием. Во всех трех Оговорках список исключаемых событий идентичен. Единственное отличие в составе исключаемых рисков содержится в Оговорке «А», согласно которой, как уже указывалось выше, покрывается риск утраты и повреждения застрахованного груза, произошедшие вследствие пиратского нападения. Кроме того, страхованием согласно Оговоркам «Б» и «В» не покрывается преднамеренное повреждение или преднамеренное уничтожение груза в результате неправомерных действий третьих лиц.

Кроме вышеуказанных Оговорок существуют также специальные Оговорки по различным видам перевозимых грузов (например, пищевые продукты, лесоматериалы, хлопок, нефтепродукты и т.д.). Основу этих Оговорок составляют стандартные Оговорки «А», «Б» и «В» с соответствующими уточнениями, характеризующими особенности перевозки того или иного вида груза.

По требованию покупателя и за его счет продавец должен обеспечивать, если это представляется возможным, страхование от военных рисков, рисков забастовки, гражданских волнений и беспорядков.

В России пока нет единых правил страхования и в случае заключения экспедиторами договоров страхования внешне-торговых грузов может возникнуть необходимость применения Оговорок Объединения лондонских страховщиков, основные моменты которых нами приведены в настоящей информации.

ТУРКМЕНИЯ ТРЕБУЕТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГАРАНТИЙ ДЛЯ НЕФТЕПРОВОДОВ

Министр иностранных дел Туркменистана Б. Шихмурадов выступил на сессии Генеральной Ассамблеи ООН с идеей создания международного механизма, который обеспечил бы безопасность транснациональных нефте- и газопроводов, а также защиту интересов как стран — производителей горючего, так и потребителей.

Министр сравнил проблему «трубы» с задачей обеспечения права свободного прохода по международным морским проливам, которая представляла собой один из наиболее сложных политических и дипломатических вопросов конца XIX — начала XX века.

По словам министра, процесс глобализации экономических отношений требует разработки международной конвенции, регулирующей межгосударственные нефтепроводы и гарантирующей их функционирование.

Касаясь статуса Каспийского моря с его богатыми месторождениями минерального топлива, Б. Шихмурадов подчеркнул, что его страна выступает за полный учет интересов всех прибрежных государств и что нефтяные запасы Каспия являются общим их достоянием.

РЕЙТЕР

В ПЕТЕРБУРГЕ РАЗРАБАТЫВАЮТСЯ ЗАКОНЫ О ПОДДЕРЖКЕ КРУПНЫХ ИНВЕСТОРОВ

Администрация Санкт-Петербурга завершила разработку законов о поддержке крупных инвесторов. Как сообщил начальник управления нормативно-правового регулирования рынка недвижимости КУГИ Санкт-Петербурга Алексей Игнатенко, в соответствии с новым законопроектом инвесторы, вкладывающие значительные суммы в экономику Санкт-Петербурга, будут заключать с городской администрацией особое инвестиционное соглашение, которое определит их статус инвестора. При этом налоговые льготы по налогам на прибыль и на имущество будут предоставляться не на время окупаемости проекта, а на фиксированный, определенный законом срок. Сроки предоставления льгот и минимальный объем капиталовложений, подпадающих под действие этих законопроектов, пока не определены. Однако предполагается, что под действие этих нормативных актов попадут не более 30 инвестиционных проектов в год.

Прайм - ТАСС.

Нам выпало работать в сложный период жизни страны. Его тяготы в полной мере разделяют участники транспортно-технологического процесса. В сложившейся ситуации как никогда важны выдержка, рассудительность и стремление на каждом рабочем месте, на каждом посту найти оптимальные решения возникших проблем.

Известно, что в Баку при участии представителей 35 стран подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

ИСКАТЬ

ОПТИМАЛЬНЫЕ

РЕШЕНИЯ

«Конечно, очень соблазнительно представлять будущий проект под чарующим воображением исторический образ» — цитирую газету «Известия» от 10 сентября. Но верно и другое — «многие существующие сегодня на политической карте мира страны на пути Великого шелкового пути или вовсе не существовали или путь шел, мягко говоря, немного дальше, чем принято некоторыми вынешними политиками думать».

Когда на 3-й Международной Конференции «Порты, морские и речные грузовые перевозки в странах СНГ и Балтии», созванной институтом Адама Смита 16-17 октября прошлого года в Стамбуле, возник сюжет о «ТРАСЕ-КЕ», даже турецкие специалисты (стороны, принимавшей Конференцию) г-да Али Уяр и Джей Кемал, проанализировав возможные коридоры транзита грузов с востока в Европу и наоборот, подчеркнули преимущества в настоящее время Санкт-Петербургского транспортного узла.

Еще раз обращаю внимание на слова «в настоящее время» и, иллюстрируя усилия Администрации города и Правительства области к сохранению этих преимуществ и на будущее, свидетельствую, что эту работу мы ведем, стремясь привнести на Балтику не дух соперничества, а консолидацию портовых городов Балтийского моря и «готовности содействовать интеграции региона Балтийского моря», — как записали в прошлогоднем Заявлении главы делегаций большинства этих городов — в Новую Европу 21-го века». На это направлена программа мероприя-

тий «Балтийская инициатива Санкт-Петербурга-98», важнейшим компонентом которой является получающий все большую поддержку проект «Балтийский мост», и мартовская встреча первых руководителей Хельсинки, Санкт-Петербурга и Стокгольма — так называемой «Балтийской тройки».

Мы подготовили и провели майскую Международную евроазиатскую конференцию по транспорту, в Декларации которой представители почти 30 стран обоих континентов записали: «Территория Российской Федерации и других государств, участвующих в этой Конференции, географически подходит для развития евроазиатских транспортных связей», и отметили «усилия Пра-

вительство стран-участниц по внедрению международных соглашений по развитию международных транспортных коридоров и обеспечению их стыковки с Трансазиатскими транспортными сетями, включая поддержку Программы транзитных перевозок Европа — Азия по Транссибирской магистрали».

В комитете экономики, промышленности и инвестиций состоялась встреча руководителей города, области и Ассоциации Северо-Запад с Мэром Роттердама г-м Хансом Симоном, в ходе которой обсуждены первые итоги и дальнейшие шаги по разработке по линии ТАСИС Программы интеграции регионов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в контексте взаимосвязи с Северо-Западом, Россией и странами ЕС.

Так что «Россия не уйдет на обочину Великого шелкового пути».

Касаясь внутрорегиональных вопросов отмечу подготовку к обсуждению реализации Указа Президента РФ от 06.06.97 № 554 «Об обеспечении транзита грузов через прибрежные территории Финского залива» на правительственной комиссии по оперативным вопросам:

1 начало реализации Протокола совместного совещания Минтранса, ГТК России и Администрации города;

1 практические шаги «Транспортного Логистического Центра Санкт-Петербурга»;

(Окончание на стр.40)

НОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ «КАРНЕТ-ТИР»

Предположительно 17 января 1999 года вступит в сил пересмотренное соглашение «Карнет-ТИР». Об этом сообщил представитель министерства финансов Германии на проведенном Бонне газетой «DVZ» симпозиуме «Новые риски, вытекающие и общеевропейских таможенных постановлений».

Новыми условиями соглашения предусматривается усиление требований к союзам и транспортным предприятиям. Это в первую очередь относится к Восточной Европе и не коснется в значительной степени немецких предприятий, которые и сейчас работают по строгим канонам.

Согласно пересмотренному соглашению станут вновь возможным перевозить под «Карнет-ТИР» товары, облагаемые высокими таможенными налогами, а также «весьма привлекательные» грузы.

Представитель Международного союза автоперевозчиков (ИРУ) отметил, что в целом размер ущерба при автоперевозках сокращается. Страховые компании высказывают удовлетворение складывающейся ситуацией и ИРУ выдает все больше «Карнет-ТИР».

Однако необходимо еще много сделать для того, чтобы стабилизировать положения соглашения «Карнет-ТИР». В этой связи была подвергнута резкой критике позиция российских таможенных властей, которые создают значительные трудности в процессе таможенной очистки даже при надлежащем осуществлении перевозок грузов по «Карнет-ТИР».

(Окончание. Начало на стр.39)

Издание Санкт-Петербургской таможней Приказа № 162, утвердившего перечень пунктов, в которые должны следовать перевозчики не прошедшие таможенное оформление грузов, а также технологическую схему приема и оформления этих грузов в перечисленных пунктах и т. д. Это позволило достаточно стабилизировать транспортно-технологический комплекс города.

За 8 месяцев текущего года на портово-причальных комплексах зоны Большого порта Санкт-Петербурга переработано 13965,2 тыс. тонн экспортно-импортных грузов, что на 5% превышает уровень прошлого года. На 73% больше, чем за тот же период прошлого года переработано продовольствия в таре, на 39% — металлов, на 29% — химгрузов в таре, на 17% — контейнеров. Максимальный рост из числа стивидорных компаний обеспечили ЗАО «БТС» — 212%, АО «Завод ЖБИ и КМГС» — 206%, ООО «Терминал-Сервис» — 182%, АО «Морской рыбный порт» — 173%, ЗАО «Стивидорная лесная компания» — 163%.

В январе-июле несколько перекрыт общий объем грузооборота всеми видами отечественного транспорта. На 7,4% превышен объем отправления грузов в международном сообщении. За первое полугодие лучше стали показатели по среднему сроку прохождения грузов через причалы и среднее время обработки одного железнодорожного вагона в ОАО «Морской порт СПб». Меньше стали непроизводительные простои флота.

Вместе с тем, кроме внутреннего водного, все остальные виды транс-

порта по объему перевозки грузов снизили свои показатели. Причем автомобильный — на 21%, ОАО «Морской порт СПб» переработал грузов за 8 месяцев текущего года на 14% меньше, чем в за тот же период прошлого. По утверждению западных специалистов скорость разгрузки контейнеров в Финляндии колеблется на уровне 30-40 подъемов в час, а в Санкт-Петербурге — только 6-10 подъемов. Уменьшились среднесуточная погрузка грузов и статистическая нагрузка на один вагон на Октябрьской железной дороге.

Словом, надо как можно быстрее навести порядок в собственном доме, добиваться выгодных условий для транзита грузов буквально на каждом переделе транспортного процесса. И здесь немалую роль могут и должны сыграть и экспедиторы.

Давно пора перестать воспринимать экспедитора просто посредником. Это — даже не равноправный партнер среди участников грузоперевозок. Именно от него в значительной степени и от того, насколько он грамотно работает, зависит ритмичность доставки грузов. Не случайно в июле 1995 года крупнейшие действующие экспедиторские компании Санкт-Петербурга решили на добровольной основе объединиться и создали Ассоциацию экспедиторов города, которая в апреле текущего года получила статус Представителя Российской Ассоциации международных экспедиторов (РАМЭ) и право давать рекомендации для вступления в Ассоциацию.

Борис УСАНОВ,
профессор, советник 1-го вице-губернатора Санкт-Петербурга,

УКРАИНА НАЧНЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ КОРИДОРА ВЕНА-БУДАПЕШТ-ЛЬВОВ

Министерства транспорта Украины, Австрии и Венгрии подписали в Киеве межправительственное соглашение о создании к 2000 г. железнодорожного коридора Вена-Будапешт-Львов.

Разработать подробный план реконструкции путевого хозяйства и улучшения условий обслуживания железнодорожной магистрали на этом направлении поручено австрийской фирме Wien Consulting (Вена), венгерской Mab (Будапешт) и украинскому АО «Закарпатинтерпорт» (Ужгород).

Железнодорожный коридор Вена-Будапешт-Львов рассчитан на увеличение перевозок пассажиров в два раза, поэтому на данном направлении планируется существенно сократить проходимость товарных поездов.

В НАХОДКЕ ОБСУЖДАЮТ ПЛАНЫ СОЗДАНИЯ ТЕХНОПАРКА

В Находке обсуждаются планы создания российско-китайского технопарка на территории свободной экономической зоны «Находка».

В ходе встреч губернатора области Евгения Наздратенко с деловыми кругами и представителями властных структур северо-восточных провинций КНР от китайской стороны поступили предложения о разведении экономического сотрудничества на территории Приморья, прежде всего в СЭЗ «Находка».

Порт Находка является крупным транспортным узлом.

непосредственной близости от российско-китайской границы. Сейчас в СЭЗ зарегистрировано более 170 совместных российско-китайских предприятий. Готовится вступить в строй специальная китайская торговая улица, на которой разместятся около ста магазинов. Через Находку идет на экспорт в страны АТР китайский уголь, добываемый в северных провинциях КНР. Руководители свободной экономической зоны разрабатывают проект создания транспортного коридора на линии Находка-Хар-

РОССИЯ ДОЛЖНА ВХОДИТЬ В ЗАПАДНЫЙ РЫНОК БЕЗ ПОСРЕДНИКОВ

Стоимость транспортных издержек составляет около половины цены реализуемых на международном рынке отечественных товаров. По оценке экспертов, транзит тонны груза обходится стране в 20-25 долларов, складывающихся в итоге в миллиарды — ежегодные затраты на балтийско-финском направлении обходятся в 2 млрд. долл.

Экспорт сырьевых ресурсов, в первую очередь нефти и газа, пока остается одним из немногих надежных наполнителей доходных статей бюджета. Россия занимает восьмое место из 20 нефтедобывающих стран мира. Впрочем, обладая 60 млрд. баррелей, наша страна сможет заниматься нефтедобычей и ее экспортом еще не более двух десятков лет.

Совсем недавно СССР добывал более 600 млн. т нефти в год. Из них треть шла на внутренние потребности, остальное на экспорт. Потоки экспортируемой нефти распределялись так, что 400 млн. т перекачивалось трубопроводом «Дружба», 60 млн. т направлялось через Новороссийск и 20 млн. т — через Вентспилс. Максимум российской нефти — 570 млн. т был достигнут в 1987 году.

Россия добывает 300 млн. т нефти. К 2005 году нефтедобыча может достигнуть 350 млн. т. Загрузка российских НПЗ колеблется от 30 до 70 %, объем производства составляет 200 млн. т в год, а для обеспечения подъема экономики необходимо перерабатывать 250 — 280 млн. т, большую часть которых придется экспортировать. Но с экспортом и возникают основные проблемы: «Дружба» стоит сухая, и у страны остается лишь два варианта — черноморский и балтийский.

Черноморский нефтяной транзит осложняется перегруженностью Новороссийского морского порта. Строительство еще одного трубопровода мощностью 15 млн. т в год и длиной 450 км, согласно подписанному в июне этого года договору с Чечней, увеличит загрузку южного российского порта до 100—120 млн. т в год. Однако и это не перекрывает экспортные потребности России. Кроме того, южный вариант транспортировки имеет ряд политических проблем.

Балтика может считаться самым коротким выходом страны на Запад, однако здесь из восьми портов времен СССР с пропускной способностью 90 млн. т в

год осталось лишь три, не считая полувоенного Батайска в Калининградской области. Общий грузооборот оставшихся портов составляет 18 млн. т, что не может обеспечить внешнеторговые потребности страны.

Доставка нефтепродуктов по суше обходится втрое дороже, чем морем. Но Россия вынуждена отправлять значительные объемы нефти в Европу железной дорогой. Например, на Октябрьской железной дороге нефть и нефтепродукты составляют 20% от объема грузоперевозок (50 тыс. т в сутки). Кроме высокой стоимости, использованию железнодорожного транспорта в экспорте нефти препятствуют узкие места: количество пограничных переходов (четыре с Финляндией, проектируется еще два, два с Эстонией и два с Латвией) и их малая пропускная способность (42-45 поездов в сутки).

Северо-Западный регион играет особую роль во внешнеторговых транспортных операциях России и в формировании европейской интермодальной сети, в частности.

До 65% экспортно-импортных перевозок страны приходится на регион между Карелией и Псковской областью. Ежемесячно по проходящим через регион транспортным коммуникациям Россия экспортирует в дальнее зарубежье до 5 млн. т нефти и не менее 2 млн. т других грузов.

Кроме того, регион, кроме транзита грузов, нуждается в развитой транспортной инфраструктуре, поскольку здесь производится 20% российской железной руды, 16% проката черных металлов, 12% стали, 17% серной кислоты. На Северо-Западный регион приходится более 50% лесных и свыше 40% водных ресурсов европейской части страны. В регионе заготавливается около 25% древесины, 20% пиломатериалов, более половины газетной бумаги.

По данным компании «Транскоинтер», объем перспективных грузопотоков Северо-Западного региона составляет около 120 млн. т, из них более четверти приходится на внутренний коридор Черное море — Центр — Балтика.

По инициативе администрации Ярославской области был подготовлен протокол «О намерениях участия в реализа-

ции межрегионального проекта развития приоритетных транспортных коридоров между Западом и Востоком, с использованием основного транспортного узла Ярославской области и транзитных систем Ленинградской, Новгородской, Тверской, Вологодской, Костромской, Ивановской, Владимирской, Рязанской и Московской областей».

Идея проекта заключается в создании интегрированного в европейский транспортный коридор Ярославского транспортного узла, расположенного на пересечении внутренних сухопутных и водных путей России. Реализация проекта позволит северным областям страны, Сибири и Уральскому региону получить выход в международный девятый коридор.

Конкуренцию Ярославлю собирается создать Нижегородский транспортный узел. Переговоры о включении Нижнего Новгорода в Европейскую интермодальную транспортную сеть «Балтика — Волга — Средиземноморье» прошли еще осенью прошлого года. На этих переговорах Минтранс предложил продлить второй транспортный коридор Берлин — Варшава — Минск — Москва до Н. Новгорода.

По материалам прессы

В ПРИМОРЬЕ СОЗДАЕТСЯ БОЛЬШОЙ ГРУЗОВОЙ АЭРОПОРТ

Гражданский аэропорт, создаваемый на базе военного аэродрома «Воздвиженка» близ Уссурийска в Приморье, начнет принимать первые самолеты в 1998 году.

База стратегического военного аэродрома предоставляет широкие возможности для авиакомпаний. Здесь есть великолепная взлетно-посадочная полоса с трехслойным бетонным покрытием, способным принимать все существующие в мире самолеты. С точки зрения АО «Уссурийский аэропорт», нет смысла конкурировать с Владивостокским аэропортом в пассажирских перевозках, поэтому новый аэропорт проектируется в основном как грузовой.

Если проект будет завершен успешно, Уссурийскому аэропорту не будет равных в обеспечении грузовых перевозок, поскольку только здесь есть железнодорожные подъезды на территорию аэродрома и достаточно мощный грузовой терминал. Максимальной проектной мощности аэропорт достигнет через 10 лет после начала осуществления проекта — 166,5 тыс. тонн грузов. Капитальные вложения для реализации проекта составляют 30 млн. долл.

(ИТАР-ТАСС)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Логистика — комплексное направление в науке, охватывающее проблемы управления материальным и информационным потоком в их взаимодействии
Логистика — это научная дисциплина об управлении потоками в системах
Логистика — междисциплинарное научное направление, непосредственно связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности материальных потоков
Логистика — научно-практическое направление хозяйствования, заключающееся в эффективном управлении материальными потоками в сферах производства и обращения
Логистика — наука о рациональной организации производства и распределения, позволяющая комплексно с системных позиций охватывать вопросы снабжения, организовывать сбыт и распределение готовой продукции
Логистика — процесс планирования, реализации, контроля затрат перемещения и хранения материалов, полуфабрикатов и готовой продукции, а также связанной с ними информации о поставке товаров от места производства до места потребления в соответствии с требованиями клиентов
Логистика — концепция прогнозирования, основанная на достижении высокого уровня надежности управления процессами доставки, и поэтому осуществление этой концепции обеспечивает бизнесменам относительную стабильность их деятельности в условиях неопределенности рыночной среды
Логистика — организация системы, включающая производство, хранение, транспортировку и распределение продукции с максимальной прибылью
Логистика — научный инструментарий эффективного взаимодействия производительных сил общества путем системной организации и оптимизации материальных товарных и информационных потоков
Логистика — наука об организации и планировании процесса обращения материальных ресурсов в общественном производстве (на всех его участках и этапах) и управлении этим процессом
Производственно-коммерческая логистика — это применение современных науковедческих дисциплин к построению (синтезу), исследованию, анализу и количественной оценке эффективности функционирования логистических систем в сфере материально-технического обеспечения производственно-коммерческой деятельности и оптовой торговли средствами производства
Логистика — процесс управления производством, движением и хранением материалов, изделий и товаров, а также сопутствующих им информационных потоков посредством организации каналов товародвижения, так что текущие и будущие затраты минимизируются при условии высокоэффективного (надежного) выполнения и доставки заказов
Логистика — новое научное направление, учение о планировании, управлении и наблюдении (отслеживании) при движении материальных и информационных потоков в производственных и энергетических системах
Логистика как наука изучает потоковые процессы в экономике, в частности, управление товародвижением или управление материальными ресурсами для нужд снабжения — эти потоки обусловлены процессами купли-продажи и в свою очередь порождают денежные (финансовые) потоки
Наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации

НАИБОЛЕЕ УПОТРЕБИТЕЛЬНЫЕ СИНОНИМЫ ТЕРМИНА «ЛОГИСТИКА» В ЗАРУБЕЖНОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

Название термина (английский язык)	Перевод названия
Physical distribution	Физическое распределение
Marketing logistics	Логистика маркетинга
Materials management	Материальный менеджмент
Logistics engineering	Логистический инжиниринг
Industrial logistics	Промышленная логистика
Business logistics	Бизнес-логистика (коммерческая логистика)
Logistical management	Логистический менеджмент
Integrated logistics management	Менеджмент в интегрированной логистике
Supply management	Менеджмент снабжения
Logistics pipeline management	Менеджмент логистического канала
Distribution management	Менеджмент распределения
Supply chain management	Менеджмент логистической цепи (цепи поставок)
Time-based management	Менеджмент ведущего времени
Integrated distribution	Интегрированная дистрибуция
Supply chain logistics	Логистика цепи поставок
Service response logistics	Логистика сервисного отклика
Integrated supply chain management	Менеджмент в интегрированной логистической цепи

Словарь для работы

(Продолжение. Начало в "МЭ" № 1)

D

D/A	documents against acceptance	выдача документов против акцепта
DAF	Delivered at frontier (Incoterms)	поставка франко граница (Инкотермз)
D. A. S.	delivery resp. delivered alongside ship	доставка/доставлено с размещением вдоль борта судна
Dbk	drawback	недостаток; препятствие; возврат пошлины
DCAS	Distribution Cost Analysis System	система анализа распределения расходов
DDP	Delivered duty paid (Incoterms)	поставка с оплатой пошлины (Инкотермз)
DES	Delivered ex ship (Incoterms)	поставка франко судно (Инкотермз)
DEQ	Delivered ex quay (duty paid) (Incoterms)	поставка франко причал (с оплатой пошлины) (Инкотермз)
DDU	Delivered duty unpaid (Incoterms)	поставка без оплаты пошлины (Инкотермз)
dia	diameter	диаметр
dir.	direct	прямо, непосредственно; руководить, направлять
dm3	cubic decimetre(s)	кубический дециметр(ы)
DOCIMEL	Document CIM Electronique (Electronic CIM document)	электронная накладная ЦИМ; электронный документ в рамках конвенции ЦИМ ⁶⁾
D/O	delivery order	доставки-ордер, распоряжение о выдаче товара
D/P	documents against payment	документы против платежа ⁷⁾
DWCC	dead weight cargo capacity	полная грузоподъемность судна
DWT	dead weight ton	тонна дедвейта ⁸⁾

E

E. & O. E.	errors and omissions excepted	исключая ошибки и пропуски ⁹⁾
ECE	International Convention for the Harmonization of Frontiers Controls of Goods	Международная конвенция по гармонизации пограничного контроля за пропуском грузов
ECU	European currency unit	европейская валютная единица (ЭКЮ) ¹⁰⁾
EDI	electronic data interchange	электронный обмен информацией ¹¹⁾
EDIFACT	Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport	система обмена электронной информацией в сфере управления, торговли и транспорта
EDP	electronic data processing	электронная обработка данных
e. g.	for example	например
EIR	equipment interchange receipt (containers)	обменная карта для приема-сдачи контейнеров, уточняющая их состояние в момент передачи
ETA	expected time of arrival	ожидаемое время прибытия
ETD	expected time of departure	ожидаемое время отправления
ETS	expected time of sailing	ожидаемое время отплытия
excl.	excluding	исключая
EXW	Ex works (Incoterms)	франко завод (Инкотермз)

F

F. A. A.	free of all average	свободно от ответственности за любую аварию (условие страхования)
f. a. c.	fast as can (loading or discharge)	так быстро, как возможно. Термин применяется при погрузочно-разгрузочных операциях
F. A. C.	forwarding agent's commission	экспедиторская комиссия
FAK	freight all kinds	фрахт за любые грузы
FALPRO	Special Programme on Trade Facilitation (UNCTAD)	Специальная программа по упрощению торговых процедур (УНКТАД)
F. and D.	freight and demurrage	фрахт и демередж ¹²⁾
f. a. q.	fair average quality	справедливое среднее качество, по среднему качеству ¹³⁾
FAS	Free alongside ship (Incoterms)	свободно вдоль борта судна (Инкотермз)
FBL	FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FIATA Document)	транспортный коносамент смешанной (мультимодальной) перевозки ФИАТА ¹⁴⁾
FCA	Free carrier (Incoterms)	франко перевозчик (Инкотермз)
FCL	full container load	полногрузный контейнер, груз для полной загрузки контейнера
Fco.	franco; free	свободный; свободно, франко ¹⁵⁾
FCR	Forwarders Certificate of Receipt (FIATA Document)	экспедиторская расписка в приеме груза (документ ФИАТА) ¹⁶⁾
FCSR & CC	free of capture, seizure, riots and civil commotions	свободно от ответственности за захват, арест, беспорядки и гражданские волнения. Условие страхования
FCT	Forwarders Certificate of Transport (FIATA Document)	Экспедиторский сертификат на перевозку груза (документ ФИАТА) ¹⁷⁾
FFI	FIATA Forwarding Instructions (FIATA form)	инструкция ФИАТА на отправку груза (форма ФИАТА)
f. g. a.	free of general average	свободно от ответственности за общую аварию ¹⁸⁾
FHEX	Fridays and Holidays excepted	пятницы и праздничные дни исключаются ¹⁹⁾
f. i.	free in	свободно от расходов по погрузке ²⁰⁾
f. i. o.	free in and out	свободно от расходов по погрузке и выгрузке ²¹⁾
f. i. a. s.	free in and stowed	свободно от расходов по погрузке и штавке ²²⁾
f. i. o. s.	free in and out stowed	свободно от расходов по погрузке, выгрузке и стивидорным работам на борту судна ²³⁾
F. I. B.	Free into barge	франко баржа
f. i. c.	freight, insurance, carriage	фрахт, страхование, перевозка
f. i. h.	free in harbour	свободно в гавани, франко порт
firavv	first available vessel	первое отходящее судно
FIS	freight, insurance and shipping charges	фрахт, страхование и расходы по погрузке
f. i. w.	free into waggon	франко вагон с погрузкой
FLT	forklift truck	вилочный погрузчик
FOB	free on board (Incoterms)	свободно на борту (Инкотермз)
F. O. C.	flags of convenience	удобные флаги ²⁴⁾
F. O. D	free of damage	свободно от ответственности за ущерб
f. o. w.	first open water	первая открытая вода, с открытием навигации

(Продолжение на стр.44)

(Продолжение. Начало на стр.43)

F. P. A.	free of particular average	свободно от частной аварии ²⁵⁾
FFAD	freight payable at destination	фрахт оплачивается в пункте назначения
FR	flat rack (container)	контейнер-платформа
Frt. fwd.	freight forward	фрахт подлежит уплате в порту выгрузки
ft. ppd.	freight prepaid	фрахт уплачен заранее
frt. ton	freight ton	обменная фрахтовая тонна (1,12 куб. м, или 40 куб. футов)
ft	foot (feet)	фут(ы) = 0,3048 м
FWC	full loaded weight & capacity (container)	с использованием грузоподъемности и грузоместимости контейнера
fwdr.	forwarder	экспедитор
FWR	FIATA Warehouse Receipt (FIATA Document)	складская расписка ФИАТА

G

G. A.	general average	общая авария ²⁶⁾
G. A. A.	General Average Agreement (bond)	соглашение об общей аварии, аварийный бонд, гарантия
G. A. C.	general average contribution	долевой взнос по общей аварии
G. B. L.	Government Bill of Lading	правительственный коносамент
G. C.	general cargo	генеральный груз, тарно-упаковочный груз
G. C. R.	general cargo rates	ставки на перевозку генерального груза
GDP	gross domestic product	валовой внутренний продукт
GMT	Greenwich Meantime	Гринвичское среднеевропейское время
GFA	general freight agent	генеральный экспедитор
GNP	gross national product	валовой национальный продукт, совокупный общественный продукт
GRT	gross registered tonnage	валовая вместимость судна, брутто-регистрационный тоннаж ²⁷⁾
GSA	General Sales Agent	генеральный агент по продаже
Guatemala City Protocol 1971	Protocol to amend the Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol at the Hague on 28 September 1955 (not in force)	Протокол изменения к конвенции об унификации отдельных правил, регулирующих международные воздушные перевозки, подписанных в Варшаве 12 октября 1929 г. с изменениями, предусмотренными Гаагским протоколом от 28 сентября 1955 (ныне не действует)
Guadalajara Supplementary Convention (1961)	Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air performed by a person other than the contracting carrier	Дополнительная конвенция к Варшавской конвенции по вопросам унификации отдельных правил международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся договорным перевозчиком
GW	gross weight	вес брутто

6) Конвенция о международной перевозке грузов по железной дороге.
7) Условие о выдаче покупателю грузовых документов только при уплате сумм счета.

8) Грузоподъемность судна, выраженная в тоннах: максимальный вес груза, который судно в состоянии принять, сохраняя мореходность. Грузоподъемность может быть валовой (дедвейт) и чистой (дедвейт карго).

9) Приписка в конце счета или фактуры, дающая право на последующее исправление неточностей.

10) Условная валютная единица, рассчитываемая на базе «корзины» из национальных валют стран-членов ЕЭС и представляющая собой одну из форм международных кредитных денег. Официально ЭКЮ введена в действие вместе с Европейской валютной системой в марте 1979 г.

11) Электронный обмен информацией представляет собой передачу электронных средствами связи от одного компьютера к другому коммерческих, транспортных, экспедиторских, административных и других сведений с использованием согласованных типовых кодов.

12) Демередж — денежное возмещение, уплачиваемое фрахтователем перевозчику за задержку судна при производстве грузовых операций с превышением времени, обусловленного договором. Демередж исчисляется на основе ставки, указанной в договоре.

13) Условие, применяемое при продажах зерна и некоторых других товаров.

14) ФИАТА — Международная федерация экспедиторских ассоциаций, Цюрих.

15) В практике внешней торговли условие продажи, по которому продавец обязуется доставить товар в определенное договором место за свой счет и риск.

16) Экспедиторская расписка удостоверяет принятие экспедитором в свое распоряжение определенных товаров. Выдачей расписки экспедитор подтверждает свое обязательство по доставке/сдаче товара грузополучателю, указанному в этой расписке. Расписка в основном используется продавцами при поставках на условиях «франко завод» для доказательства выполнения ими своего обязательства по контракту купли-продажи и таким образом, как правило, не связана с последующей перевозкой товара. Расписка признана Международной торговой палатой в качестве платежного документа.

17) Экспедиторский сертификат на перевозку предполагает ответственность экспедитора за перевозку товара до пункта назначения на условиях, указанных в этом сертификате. Он также может служить платежным документом.

18) См. примечание к General average.

19) Условие чартер-партии, в соответствии с которым пятницы (в странах, исповедующих ислам) и праздничные дни исключаются из счета стапильного времени, т. е. времени, отведенного на погрузочно-разгрузочные операции судна согласно договору.

20) Условие чартер-партии, согласно которому судно не несет расходов по погрузке.

21) Условие чартер-партии, согласно которому судно не несет расходов по погрузке и выгрузке.

22) Судно не несет расходов по погрузке и штивке (укладке груза в трюме). Погрузка груза на судно состоит из нескольких операций: подъем груза на борт, опускание его в трюм, укладка и крепление в трюме. В международной торговой практике с учетом обычаев порта расходы по погрузке при поставке ФОБ могут быть разделены между продавцом и покупателем. Так, во многих портах условие поставки ФОБ предполагает оплату продавцом расходов по погрузке только на борт судна (по поручению), а расходы по дальнейшей погрузке в трюм, укладке (штивке) и креплению оплачивает покупатель или зафрахтованное им судно. Поэтому в контрактах купли-продажи и в чартерах стороны уточняют, какая из них несет расходы по погрузке, штивке и соответственно выгрузке. При этом условие поставки ФОБ стоду означает, что продавец несет все расходы по погрузке и штивке груза в трюмах судна.

23) Судно не несет расходов по погрузке и выгрузке, включая трюмные работы.

24) Термин, употребляемый в связи с практикой регистрации судовладельцами своих судов в зарубежных странах с либеральным налоговым режимом во избежание высокого налогового обложения в своей стране.

25) Страхование без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения.

26) Убытки, возникшие от намеренно и разумно принятых мер (чрезвычайные расходы или частичные пожертвования груза или оборудования судна) в целях спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности полной гибели. Убытки по общей аварии распределяются между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости, установленной в диспанше по застрахованным объектам (судно, груз, фрахт); убытки возмещаются соответствующим страховщиком в размере, установленном диспаншей. К убыткам по общей аварии, в частности, относятся: а) убытки от выбрасывания за борт части груза или оборудования судна в целях его облегчения, повышения остойчивости и т.п.; б) убытки от подмочки груза в связи с тушением пожара на судне; в) расходы, причиненные судну и грузу мероприятиями по снятию судна с мели (наем буксиров, спасательного судна, выгрузка и обратная погрузка груза и пр.)

27) Валовая регистрационная вместимость исчисляется на основе регистрационных тонн (1 р. т. = 100 куб. футов = 2,83 куб. м). Устанавливается путем обмера всего внутреннего объема судна в отличие от нетто регистрационного тоннажа, который определяется обмером грузовых помещений судна. Обе эти единицы служат для статистического учета, а также в некоторых случаях для определения портовых сборов и ставок демереджа/диспача.

JSC TRANS VANINO CORPORATION



ЗАО Транс Ванино Корпорейшн

ЧЛЕН АССОЦИАЦИИ РОССИЙСКИХ
МОРСКИХ АГЕНТОВ (АРМА)



ЧЛЕН РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ
(РАМЭ)

**ТРАНС ВАНИНО
КОРПОРЕЙШН (ТВК)** — это быстро развивающаяся компания, предлагающая широкий ассортимент профессиональных транспортно-экспедиторских услуг.

Эта акционерная компания была создана в начале 1993 года в качестве совместного предприятия между компанией Юниверсал Каргоус Лимитед и морским торговым портом Ванино. В этом успешно работающем совместном предприятии удачно сочетаются международный состав руководства, капитал, технический и эксплуатационный опыт. К этому можно добавить усилия российских руководителей, опыт рабочих и современную технику порта. Новой компании с успехом удается использовать преимущества порта Ванино, обеспечивающего наиболее короткий путь из центральной России в страны Тихоокеанского региона и к западному побережью Соединенных Штатов.

ТВК предоставляет полный набор услуг по импорту и экспорту, включая перевалку

черных и цветных металлов перевалку навалочных грузов, таких, как глинозем, бокситы, нефтяной кокс, уголь, руда, зерно, удобрения, продукция деревообрабатывающей промышленности и пиломатериалы. Компания также занимается обслуживанием судов и предоставлением агентских услуг, отправкой, инспекцией, проверкой грузов и фрахтованием судов. ТВК использует самое современное российское и иностранное оборудование и располагает хорошо подготовленным персоналом, который всегда готов самым точным образом выполнить требования клиентов. Располагая самыми современными средствами глобальной связи, ТВК также имеет единственную в России полностью интегрированную действующую систему поиска грузов. Эта система запатентована разработавшим ее отделом информационных систем компании Юниверсал Каргоус Лтд. Благодаря такой инфраструктуре компания может немедленно реагировать на нужды и потребности своих клиентов.

TRANS VANINO CORPORATION (TVC) is a rapidly developing company offering a complete range of professional transportation services.

The joint stock company was formed early in 1993 between Universal Cargoes Limited and the Vanino Commercial Seaport. This successful joint venture has brought together international management, capital, technical and operational experience. This has been combined with Russian management, a skilled labour force and modern port technology. The new company has been able to exploit the port's advantage of having the shortest route from central Russia to the Pacific Rim and the west coast of the United States.

TVC supplies a full range of services for import and export including the handling of ferrous

and non-ferrous metals, transshipments of commodities such as alumina, bauxite, petroleum coke, coal, ores, grain, fertiliser, timber and wood products. It also handles vessel and agency services, cargo forwarding, surveying, cargo inspection and ship chartering. TVC utilises state-of-the-art equipment from Russia and abroad while employing a highly trained staff prepared to meet the most exacting requirements of its clients. As well as having installed the most modern global communications available, TVC also has the only fully integrated Cargo Tracking System in use in Russia. This system is a proprietary one developed by the Data Systems Division of Universal Cargoes Ltd. The company's infrastructure enables it to respond instantly to the needs and requirements of its clients.

Welcome to endeavour our services!

Добро пожаловать воспользоваться нашими услугами!

Транс Ванино Корпорейшн
Россия, Хабаровский край
682860, п. Ванино,
ул. Железнодорожная, 1

Тел. + 7 42137; 57612, 57630
Факс + 7 42137 52291
Телекс 709521 TVCUN RU
Инмарсат:
Тел. + 872 1402607
Отдел агентирования:
Тел. + 7 42137 57400
Отдел экспедирования:
Тел. + 7 42137 57626

Trans Vanino Corporation
1 Zheleznodorozhnaya Str.
Vanino 682860
Khabarovsk Region
Russia

E-mail: unc. van@soveust.SPRINT.com

Tel. +7 42137 57612; 57630
Fax +7 42137 52291
Tlx 709521 TVCUN RU
Inmarsat:
Тел. +872 1402607
Operation Dept:
Тел. +7 42137 57400
Freight Forwarding Dept:
Тел. +7 42137 57626



Экспедиторское предприятие
АО с о.о.

00-973 Варшава, ул. Груецка, 17
тел.: (022) 822 00 12, 608 03 00, 524 46 86;
факс: 822 76 15; телекс 816 303, 816 161;
комертел 391 203 09

trade trans

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

предлагает Вам широкий ассортимент экспедиционных услуг в логистическом плане при перевозке грузов железными дорогами в международном сообщении, в особенности:

— организацию и экспедиционное обслуживание:

- железнодорожных перевозок разного вида грузов в экспорте, импорте и транзите, в том числе отправок, перевозимых условно (опасные грузы) в международном сухопутном, сухопутно-морском и паромном сообщении;
- перевозок в перегрузочном или перестановочном сообщении или в бесперегрузочном сообщении в вагонах широкой колеи по линии LHS через пограничный переход Грубешов/Изюв;
- конвенциональных и контейнерных отправок;
- перевозок массовых грузов маршрутными отправлениями;
- перевозок грузов в сообщении Восток — Запад — Восток на основе сотрудничества с русскими экспедиторами.



Предлагая максимально комплексную услугу, обеспечиваем:

- профессиональные консультации в области:
 - логистики транспорта,
 - калькуляции провозных платежей,
 - выбора оптимального маршрута перевозки,
- информации и тарифные калькуляции для комбинированных видов транспорта,
- складирование, хранение и распределение товаров,
- таможенный досмотр в собственных таможенных агентствах на пограничных станциях ПКП.

В сухопутно-морском сообщении мы ведем сотрудничество с фирмами, обеспечивающими профессиональное экспедиционное обслуживание во всех польских морских портах.

Приглашаем посетить наши бюро в Варшаве и в:

Гданьске: тел. (058) 305 34 34; Катовицах: тел. (032) 59 70 92; Кракове: тел. (012) 634 37 44;
Люблине: тел. (081) 534 21 66; Малашевичах: тел. (083) 375 14 21; Познани: тел. (061) 863 13 98;
Щецине: тел. (091) 455 44 96; Вроцлаве: тел. (071) 68 53 05,

а также наши представительства в:

Белостоке: тел. (085) 651 58 20; Ольштыне: тел. (089) 539 55 75;
Москве: тел. (007095) 262 08 50; Бресте: тел. (00375-16-22)

**ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ
УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКЕ**

ТРАНС Россия '99

4-я Московская
Международная
Выставка и
Конференция
"Транспорт
и Логистика"

20 - 23 Апреля
1999 г.

Всероссийский
Выставочный
Центр (ВВЦ)
Москва, РФ

Организаторы:



Gima.

Поддержка:



Министерство Транспорта
Российской Федерации

Специальные разделы в 1999 г.

● Расширенная
секция погрузочного
оборудования

● Оборудование
для складов и
хранения грузов

● Информационные
технологии и
средства связи

● Расширенная
секция воздушных
перевозок

Да, мы
планируем принять
участие в выставке
ТрансРоссия'99. Пожалуйста,
направьте нам информацию:

ФИО: _____

Компания: _____

Адрес: _____

Тел: _____

Факс: _____

E-mail: _____

Заполните и отправьте по факсу: ЗАО "Финансовая группа Л и А"
Факс: (095) 935 73 51. Для получения дополнительной информации позвоните
нам по телефону (095) 935 73 50. E-mail: trans@la.ru.
Посетите нашу страничку: www.ite-exhibitions.com/tran



Посетите нашу страничку на Интернетe: www.expo-web.net

TR/9



«Анико Марин Лтд» динамично развивающаяся транспортно-экспедиторская компания. В настоящее время мы предлагаем нашим деловым партнерам следующий ряд транспортно-экспедиторских услуг:

- ж/д перевозку грузов по территории России, Украины, Белоруссии и других стран СНГ с предоставлением льготных тарифов;
- прием, хранение и перевалку груза в портах Российской Федерации и Украины;
- фрахт судов, и перевозка грузов в порты по всему миру, консультационные услуги по конъюнктуре фрахтового рынка;
- подготовка всех необходимых судовых документов для груза Заказчика;
- целый ряд других услуг, включая услуги по маркетингу.

В настоящее время компания «Анико Марин Лтд» предоставляет услуги по переработке груза в следующих портах: Санкт-Петербург, Мурманск, Мариуполь, Таганрог, Астрахань, Калининград, Ильичевск, Измаил, Одесса, Находка и в некоторых других. При переработке грузов в портах «Анико Марин Лтд» предоставляет целый ряд услуг, не предусмотренных правилами и обычаями порта, а именно:

- хранение груза в закрытых помещениях в соответствии с требованиями Заказчика;
- приведение груза в товарный вид в случае его прибытия в порт в ненадлежащем состоянии;
- доупаковка груза в соответствии требованиями Заказчика;
- дополнительная маркировка груза;
- оперативное накопление груза в порту и возврат порожних вагонов, принадлежащих Заказчику;
- внеочередная постановка судна Заказчика и проведение ускоренных погрузо-разгрузочных работ;
- компьютерный мониторинг дислокации подвижного состава с грузом Заказчика в пути следования;
- ежедневное информирование о поступлении груза в порты отправки;
- изготовление портовских расписок (FCR) для ускорения банковских операций Заказчиков;
- другие услуги.

Предоставление вышеизложенных услуг осуществляется с помощью филиалов «Анико Марин Лтд», действующих в отмеченных выше портах.

Персонал «Анико Марин Лтд» — это молодые, высокообразованные, высококвалифицированные специалисты, проявляющие инициативу при решении сложных задач.

Наша точная и оперативная работа снискала уважение и признание наших партнеров по бизнесу. Мы являемся одним из ведущих экспедиторов металлопродукции. «Анико Марин Лтд» — официальный экспедитор грузов Новолипецкого металлургического комбината, Лебединского ГОКа, Белокалитвинского металлургического производственного объединения.

Компания «Анико Марин» является членом Международного союза металлургов. Она также официально аккредитована при Департаменте морского транспорта Минтранса РФ.

Мы сотрудничаем с целым рядом российских и зарубежных партнеров таких как:

Mannesmann Handel AG (Germany), Intermetal Group Ltd (UK), Paragale Trading Ltd (Cyprus), Metalsrussia Ltd (Hong Kong), Transrail GmbH (Germany), Griff GmbH (Germany), Metalsivas GmbH (Germany), Steeltex» (Lichtenstein), Glencore International AG (Switzerland) Sisu Terminal Systems (Finland), First Liberty Group Inc (Canada), Stinol AG (Switzerland), Birlık Celik (Turkey) Safin Handels GmbH (Austria), Kazmetallexport (Kazakhstan), Sytco AG (Switzerland), Zanussi Elettromecanica SPA (Italy), Voest Alpina Intertrading GmbH (Austria), Latin American Export and Import (USA) Steel Resources Inc. (USA), Midland Resources (Canada), и со многими другими.

Благодаря нашему богатому практическому опыту, мы можем работать с различными видами грузов, а именно: сыпучими, жидкими, черными и цветными металлами, машинами и оборудованием, промышленными и пищевыми грузами.

Компания «Анико Марин Лтд» имеет разветвленную связь с судовладельцами Черноморско-Средиземноморского, Балтийского регионов и Северной Европы, что позволяет нам осуществлять фрахт судов для наших Заказчиков на самых благоприятных условиях. Мы осуществляем фрахт судов самого различного тоннажа под самые различные грузы, а также страхование грузов при морской перевозке.



Основано в 1991 году

Открытое Акционерное Общество



РУССКАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

125190, Москва, Ленинградский пр-т, 36

Лицензия № 0991Д

СТРАХОВАНИЕ:

- ✓ ГРУЗОВ;
- ✓ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА;
- ✓ ТОВАРОВ НА СКЛАДАХ;
- ✓ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ТАМОЖЕННОГО БРОКЕРА;
- ✓ ДРУГИЕ ВИДЫ.

Телефон: 213-1560, факс: 742-3734

СУСМаш

103045, Москва, М.Головин пер., 8-1,
тел. 208-58-01, fax 208-65-30Надзор Регистра
судоходства России

Уважаемые господа!

В настоящее время мы имеем удовольствие предложить Вам следующую производимую нами продукцию:

- ✓ многооборотные средства крепления контейнеров и других грузов

(стопоры контейнерные, стяжки равно- и разновысокие, фундаменты и гнезда сварные, конусы междурусные и палубные, рымы палубные, фитинги угловые, талрепы штампованные, найтовы цепные и троссовые, глаголь-гаки и т.д.)

- ✓ концевые элементы стропов и грузозахватные приспособления

(чалочные крюки, крюки с закрытым зевом, коуши, тросовые зажимы, такелажные скобы, клеванты, траверсы, крановые крюки, блоки, блочные обоймы);

- ✓ грейферы канатного и приводного типа любой модификации

- ✓ проектируем и изготавливаем нестандартные изделия и металлоконструкции по технологическим требованиям заказчика



ВЛАДИВОСТОКВНЕШТРАНС

ЭКСПЕДИРОВАНИЕ грузов в портах Владивосток, Посыет, Славянка, Зарубино, Восточный;

ДЕКЛАРИРОВАНИЕ и таможенное оформление экспортно-импортных грузов;

ФРАХТОВАНИЕ судов;

СТРАХОВАНИЕ грузов;

УСЛУГИ курьерской почты.

НАШ АДРЕС: 690000, Владивосток, ул. Фонтанная, 55.

Тел.: 22-83-64 Тел./факс: 22-69-00
Телекс: 213121 SVT SU
Телеграф: 213557 SOVZ RU
Международный тел./факс: (7450985)+1-2520
E-mail: vvtrans@online.ru

МЫ ВСЕГДА РАДЫ
РАБОТАТЬ С ВАМИ



География деятельности группы компаний

Группа компаний «Дело» имеет отделения во многих странах СНГ и мира. В настоящий момент группа компаний «Дело» объединяет 17 фирм, охватывающих различные сферы бизнеса — от транспортных услуг и контейнерных перевозок до финансовой и инвестиционной деятельности.





Группа компаний «Дело» — один из самых мощных и надежных экспедиторов Новороссийского транспортного узла и Черноморско-Азовского региона.

Основной принцип работы группы компаний — взаимовыгодное сотрудничество, основанное на уважении и доверии к партнеру.

РЕКВИЗИТЫ КОМПАНИЙ

COMPANIES



ТОО «Дело»

Россия, 353901, Новороссийск, ул. Сакко и Ванцетти 1
Тел.: +7(86134) 58523, 58532/33/34
Факс: +7(86134) 54532, Телекс: 279222
E-mail: root@rossi.kuban.ru
Sprint telex: 614705

ООО «Дело-Форвардинг»

Россия, 353901, Новороссийск, ул. Сакко и Ванцетти 1
Тел.: +7(86134) 58529/30/31
Факс: +7(86134) 54532, Телекс: 279222
E-mail: root@rossi.kuban.ru
Sprint telex: 614705

ООО «Морское агентство Дело»

Россия, 353901, Новороссийск, ул. Портовая 10а
Тел.: +7(86134) 62859, 58506/07
Факс: +7(86134) 50864, Телекс: 279191, 279150
Дело-Стамбул
Тел.: +90(216) 4280966, 4280967, 3273472
Факс: +90(216) 3263457, Телекс: 36670, 36688

ЗАО «Русский контейнер»

Россия, 353900, Новороссийск, ул. Элеваторная 1
Тел.: +7(86134) 56635, 56423, 56439
Факс: +7(86134) 54236, Телекс: 279213
E-mail: ruscon@nvrsk.net

ЗАО «Транспортная корпорация»

Россия, 121069, Москва, ул. Большая Никитская 47 стр. 3
Тел.: +7(095) 290-1979, 290-2880
Факс: +7(095) 937-5563, Телекс: 412484
E-mail: kolubina@delo.glasnet.ru

ЗАО «Кубтранс»

Россия, 350000, Краснодар, ул. Орджоникидзе 16
Тел.: +7(8612) 682810
Факс: +7(8612) 682773

ООО «Делрост»

Россия, 344031, Ростов-на-Дону, пл. Привокзальная 1/2
Тел.: +7(8632) 664847, 665398
Факс: +7(8632) 594114, 594049
E-mail: delrost@rostov.tsi.ru

ООО «Дело-Центр»

Россия, 121069, Москва, ул. Большая Никитская 47 стр. 3
Тел.: +7(095) 202-3662, 290-2223
Факс: +7(095) 937-5562, Телекс: 412484
E-mail: kolubina@delo.glasnet.ru

Delo Ltd

1, Sakko & Vancetti str., Novorossiysk, 353901, Russia
Tel.: +7(86134) 58523, 58532/33/34
Fax: +7(86134) 54532, Telex: 279222
E-mail: root@rossi.kuban.ru
Sprint telex: 614705

Delo-Forwarding Ltd

1, Sakko & Vancetti str., Novorossiysk, 353901, Russia
Tel.: +7(86134) 58529/30/31
Fax: +7(86134) 54532, Telex: 279222
E-mail: root@rossi.kuban.ru
Sprint telex: 614705

Delo Shipping Agency Ltd

10a, Portovaya str., Novorossiysk, 353901, Russia
Tel.: +7(86134) 62859, 58506/07
Fax: +7(86134) 50864, Telex: 279191, 279150
Дело-Иstanbul
Тел.: +90(216) 4280966, 4280967, 3273472
Факс: +90(216) 3263457, Телекс: 36670, 36688

Russian Container JSC

1, Elevatornaya str., Novorossiysk, 353900, Russia
Tel.: +7(86134) 56635, 56423, 56439
Fax: +7(86134) 54236, Telex: 279213
E-mail: ruscon@nvrsk.net

Transport Corporation JSC

47, bld. 3, Bolshaya Nikitskaya str., Moscow, 121069, Russia
Tel.: +7(095) 290-1979, 290-2880
Fax: +7(095) 937-5563, Telex: 412484
E-mail: kolubina@delo.glasnet.ru

Kubtrans JSC

16, Ordzhonikidze str., Krasnodar, 350000, Russia
Tel.: +7(8612) 682810
Fax: +7(8612) 682773

Delrost Ltd

1/2, Privokzalnaya sq., Rostov-on-Don, 344031, Russia
Tel.: +7(8632) 664847, 665398
Fax: +7(8632) 594114, 594049
E-mail: delrost@rostov.tsi.ru

Delo-Center Ltd

47, bld. 3, Bolshaya Nikitskaya str., Moscow, 121069, Russia
Tel.: +7(095) 202-3662, 290-2223
Fax: +7(095) 937-5562, Telex: 412484
E-mail: kolubina@delo.glasnet.ru

ПОДПИСКА-99 НАЧАЛАСЬ!

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

КОГДА БЫ ВЫ НИ ПОДПИСАЛИСЬ, ВЫ ПОЛУЧИТЕ
ОТ РЕДАКЦИИ ПОЧТОЙ ВСЕ НОМЕРА ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛОВ
ПО УКАЗАННОМУ ВАМИ АДРЕСУ В П/ПОРУЧЕНИИ

ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

Издание Союза российских судовладельцев.
ИНФОРМИРУЕТ

- о требованиях международного судоходства;
- о деятельности судоходных компаний;
- о купле-продаже плавсредств в России и СНГ.

Журнал распространяется в России, странах СНГ, Балтии, Скандинавии, Европы ПО ПОДПИСКЕ, А ТАКЖЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВЫСТАВКАХ, ФОРУМАХ,

ЯРМАРКАХ.

Газета выходит один раз в месяц.

Стоимость подписки на 1999 год:

Россия* — \$35, страны СНГ — \$50, зарубежные — \$190.

Тираж — 10000 экз.

Контактный телефон Союза российских судовладельцев:
(095) 241-56-75.

ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ"

Издание Ассоциации морских портов.
АНАЛИЗИРУЕТ

- перспективы развития портов, привлечения грузопотоков, доступности портовых услуг;
- о купле-продаже перегрузочного оборудования.

Журнал распространяется в России, странах СНГ, Балтии, Скандинавии, Европы ПО ПОДПИСКЕ, А ТАКЖЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВЫСТАВКАХ,

ФОРУМАХ, ЯРМАРКАХ.

"Морские порты" выходят на русском и английском языках один раз в два месяца.

Стоимость подписки на 1999 год:

Россия* — \$60, страны СНГ — \$80, зарубежные — \$210.

Тираж — 5000 экз.

Контактный телефон Ассоциации:
(812) 325-60-69.

ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

Издание Российской Ассоциации международных экспедиторов.
ИНФОРМИРУЕТ

- о деятельности международных экспедиторов в России и за рубежом;
- о требованиях международных экспедиторских ассоциаций.

Журнал распространяется в России, странах СНГ, Балтии, Скандинавии, Европы ПО ПОДПИСКЕ, А ТАКЖЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВЫСТАВКАХ, ФОРУМАХ,

ЯРМАРКАХ.

Выходит один раз в два месяца на русском и английском языках. Распространяется в России и за рубежом.

Стоимость подписки на 1999 год:

Россия* — \$55, страны СНГ — \$75, зарубежные — \$185.

Тираж — 5000 экземпляров.

Контактный телефон Ассоциации:
(095) 430-85-06

* Для России оплата в рублях по курсу ММВБ на день оплаты

ПРАВИЛЬНЫЕ БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ ОБЪЕДИНЕННОЙ РЕДАКЦИИ

ПОЛУЧАТЕЛЬ: ИНН 7710191560
(ред. газеты "Морские вести России").
Р/с 40702810138040100350,
Тверское ОСБ 7982/ЦОЮЛ.
БАНК ПОЛУЧАТЕЛЯ: Московский банк
СБ РФ г.Москва,
к/с отделения банка 30301810338000603804
к/с банка 30101810600000000342,
БИК 044525342.
ИНН банка 7714044704

ВАЛЮТНЫЕ РЕКВИЗИТЫ:
"Maritime News of Russia",
a/n 40702840338040201676,
Moscow Saving Bank of Russian Federation,
Tverskoy branch 7982,
a/n bank 30301840638000603804.

Подписные индексы в каталоге "Роспечать" на второе
полугодие 1998 г. и на 1999 г.:

"Морские вести России" — 32565;
"Морские порты" — 47766;
"Международный экспедитор" — 47767.

Объединенная редакция
газеты "МОРСКИЕ ВЕСТИ
РОССИИ", журналов
"МОРСКИЕ ПОРТЫ" и
"МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЭКСПЕДИТОР" приступает к
оформлению календарей-
вкладок 1999 года,
которые будут опубликованы
в новогодних номерах
наших изданий.

Заявки на публикацию
рекламы на календарях
принимаются до 1 ноября
1998 года.

Минимальный размер
рекламного блока —
6,5x9 см.

Стоимость — 350\$

Адрес редакции:
103775, г. Москва,
ул. Петровка, 3/6, офис 453

тел./факс: (095) 927-86-68

(095) 921-30-04

пейджер: (095) 913-33-55

абонент 23-036

Вере НИКИТИНОЙ

